

الملاحاة النيلية فى مصر العثمانية

١٥١٧ - ١٧٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان





إهداء ٢٠٠٦
الهيئة المصرية العامة للكتاب
القاهرة



رئيس مجلس الإدارة

د. سمير سرحان

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

مدير التحرير

محمود الجزار

الملاحاة النيلية فى مصر العثمانية

١٥١٢ - ١٢٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان

كلية تربية دمياط - جامعة المنصورة

١٩٩٩ م



الهيئة المصرية العامة للكتاب

٢٠٠٠

تقديم الملاحه النيليه

يسرني أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن «الملاحه النيليه في مصر العثمانيه» الذي كتبه الدكتور عبدالحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسله أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصريه في العصر العثماني». فهو على هذا النحو متخصص في هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادي المصري في العصر العثماني.

وقد تناول الكتاب عدة موضوعات رئيسيه: أولها الملاحه النيليه، من ناحية الحرقه والصناعه وأنواع المراكب، والموانئ، ونظم الملاحه. والثاني اقتصاديات الملاحه النيليه، من ناحية نظم الاستثمار، وفئات المستثمرين، والعوائد الاقتصاديه للاستثمار في المراكب والقوارب، والعناصر الاجتماعيه التي شاركت في هذا النشاط الاقتصادي من رجال الأوجاقات العثمانيه، وطائفة ممتلكي المراكب والقوارب من الرويسا والبحاره، وكبار التجار، وعناصر الإدارة المشرفه على حركه الملاحه النيليه في مصر العثمانيه، من حكام الشريعه، والكشاف والأمناء والجاويشيه وغيرهم.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة في النيل، فتحدث عن تأثير العربان على أمن الملاحة النيلية في الوجه البحري والصعيد ولجوء أصحاب المراكب والنوتية إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس أو خضوعهم إلى مافرضته العناصر المهددة للأمن من أتوات، ومحاولات الأجهزة الادارية في الأقاليم لمعالجة مشكلة أمن الملاحة في نهر النيل، وكل ذلك في إطار الصراع الدائريين الأوجاقات العثمانية وانصرافها إلى الأعمال الادارية سعياً وراء النفوذ.

وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التي ترسم صورة للحياة الملاحية في نهر النيل في مصر العثمانية.

وموضوع الكتاب كما هو واضح موضوع مهم وجديد، ويتناول جانباً مجهولاً من جوانب الحياة الاقتصادية في مصر العثمانية لم يلق من قبل عناية تذكر من الباحثين، وبين أهميته كواحد من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرائبي للدولة وأصحاب النفوذ.

وأملى أن يجد فيه الباحث المتخصص والقارئ المثقف ما يشد من فائدة ومعة.

والله الموفق .

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

إهداء

إليهم

حيث يخبو الفؤاد رحمة وإشفاقاً وهنائاً وبراً

إلي زوجتي وأولادي

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

منذ أن بدأت حضارة مصر القديمة حول نهر النيل وهو يمثل شريان الحياة وسبيلها لمصر والمصريين يوماً بعد يوم وحقة بعد حقة وقرناً بعد قرن حتى استقر في وجدان مصر والمصريين وغدت مقولة هيروdot (مصر هبة النيل) واقعاً لا مراء فيه .

ولم تقتصر أهمية نهر النيل على نوره المعروف للزراعة والإيمان بل جمع إلى ذلك كونه طريقاً تجارياً تنتقل عبره البضائع والمسافرين حيث ينشد الأمن الذي تفتقده الطرق البرية كثيراً خاصة وأنه قد ربطته روافد عديدة من الترع والخلاجان التي شكلت منافذ هامة يمتد من خلالها دور النهر إلى مناطق بعيدة عن مجراه في قلب الدلتا .

وقد سبقت دراسات عديدة ومتنوعة عن نهر النيل ودوره عبر عصور مختلفة^(١) وكانت الدراسة التي قمنا بإعدادها عن الموانئ

(١) على سبيل المثال ١- البحرية المصرية في العصر الفرعوني د نجيب مينايل - محمد

تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤م.

٢- البحرية المصرية القديمة د عبد المنعم أبو بكر

٣- البحرية المصرية في عهد البطالة د محمد عواد حسين

٤- النيل في عصر المماليك د محمود رزق سليم - دار القلم سلسلة

المكتبة الثقافية ١٣٣ لسنة ١٩٦٥

٥- النيل والحلاد د محمد محمود الصباغ - دار القلم سلسلة المكتبة

الثقافية ٥٣ لسنة ١٩٦١.

المصرية في العصر العثماني قد تضمنت إشارات مجملة عن الملاحية النيلية في مصر العثمانية ولكن أهمية هذا الموضوع وما أمنتنا به وثائق المحاكم الشرعية المتنوعة والمتعددة من معلومات وتفاصيل واسعة وعلى جانب كبير من الأهمية جمعناها من مختلف السجلات والوثائق منذ عام ١٩٩٢م وحتى كتابة هذا البحث فرضت علينا أن نلجأ لذلك في عمل علمي مستقل .

وعلى هذا يأتي هذا الكتاب متناولا جانباً هاماً من أهمية نهر النيل وهو دوره كطريق مصر الأول للتجارة الداخلية والخارجية في العصر العثماني وذلك من خلال الحديث عن الملاحية النيلية من حيث كونها ركناً رئيسياً يمتد تأثيره إلى كل مفاصل الحياة السياسية واقتصادية واجتماعية في مصر العثمانية .

وما لمعنه من قيمة اقتصادية واستثمارية للعاملين فيها وما استلزمه فيها من النظم والحرف والتقاليد ، وما أثر فيها وتأثر بها من ظروف السياسة وتقلباتها والأمن وحالاته ونظم ضبطه وما قامت به كوحدة من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرابي للدولة وأصحاب النفوذ ، وتأثير ذلك كله وتأثره بمجمل الحياة المصرية في العصر العثماني .

ختاماً فإنني أتقدم بوالفر الشكر لكل من قدم يد العون أو المساعدة في إخراج هذا البحث بهذا الشكل وأخص بالشكر أساتذتي وزملائي في معملات دهر العلوم وسمينار الدراسات العثمانية بكلية الآداب جامعة

٦- عمر البيل في المكتبة العربية - د محمد حنفي الشاوي - الدار القومية

للطباعة والنشر - القاهرة ١٩٦٦

٧- النيل حياة نهر - جميل لوندريج - ترجمة عادل رجب - الهيئة المصرية العامة

للكتاب سنة ١٩٩٧

كما حظي النيل باهتمامات المؤرخين والرحالة القدامى ومنهم عبي سبيل الكمال - ابن مسعود -
القلقشندي - ابن طهال - ابن جبير - ابن حوقل

القاهرة ، كما أتقدم بوالتر شكري وتقديرى لأستاذتى وزملائى فى سمينار
كلية الآداب جامعة عين شمس الذى ألقى فيه محاضرة عن فكرة هذا
الكتاب وكذلك سمينار قسم التاريخ بآداب بنها ، وكنت للمناقشات التى
تمت فى تلك المحافل العلمية أكبر الفائدة لإتمام هذا البحث ، كما أتقدم
بوالتر الشكر إلى العاملين بدار الوثائق القومية المصرية والشهر العقاري
بمنتهور وإلى الصديق العزيز الأستاذ الجندي محمود عبد الرازق الذى
ساهم بجهد كبير فى إخراج هذا الكتاب ومراجعته وكل من ساهم بفكرة
أو كلمة يكون قد قدم لهذا البحث ولى شخصيا معروفا وفائدة لا أنساها .

والحمد لله أولاً وآخراً
دكتور/ عبد الحميد حامد سليمان
كفر سليمان - مايو ١٩٩٩

الموصل الأول

الملاحة النيلية - (الحدوات والصناعة والنظم)

تمهيد :

أولاً : « خامات الصناعة وحرثها

ثانياً : « رويما المراكب والنوعية

ثالثاً : « أنواع المراكب وتمهيداتها

رابعاً : « الموانئ والحوادث والمعادي

خامساً : « نظم الملاحة وأساليبها

تجهيز

امتدت حرفة الملاحة في نهر النيل على اتساع مضاها الذي يشمل تصنيع أدوات ووسائل ذلك من مراكب وأشرعة وقوارب وطرائق ملاحة ومواش ونظماً وتقاليده عبر تاريخ طويل يمتد إلى عصور مصر المختلفة ؛ وبلغت بعض مراكب الشمس التي اكتشفت في مصر حداً من الضخامة بحيث بلغ طولها ٤٣,٥ متراً وعرضها ستة أمتار^(١) .

^(١) صدي ربيع - المراكب في مصر القديمة - الهيئة العامة للكتاب سنة ١٩٩٢

ص ٨٨-٨٩

١ فريد من التوصل حول هذا الموضوع عبر العصور المختلفة يرجع إلى -

- د نجيب فيخايل - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية

المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ٩٢-٩٦

د السيد عبد العزيز سالم - البحرية المصرية في العصر الفاطمي - مجلد تاريخ

البحرية المصرية ص ٥١-٥١٣-٥١٦

- د محمد حمدي الطوسي - حر النيل في الكتابة العربية - الدار القومية للطباعة والنشر

القاهرة سنة ١٩٦٦ ص

- د ترويش النخيلي - السلس الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة

الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ١٩٥-٢٠٢

وقد بدأت تلك الصناعة باستخدام البردي كمادة تصنع إلى أن بدأت المركب الخشبية في الظهور أخذت شكلها العام من القوارب البردية ثم تطورت على مرور الأيام إلى أن أصبحت صناعة مستقرة وحرفة ذات ركائز ونظم ثابتة ومتوارثة^(١) وامتداد تلك الحرفة وتقليدها في العصر العثماني يمثل حلقة إن لم تخرج عن الموابق من العصور فإنها لا تبتعد كثيراً عنها إلا بقدر ما يختص به كل عصر من الخصائص التي تحدد ملامحه وتميزه عما سواه .

وفيما يلي نقاول الوسائل والأدوات والنظم التي امتلكتها الملاحاة النوبية في مصر العثمانية :-

أولاً : خامات الصناعة وحرفها

كان المختار مصر للمواد الخام اللازمة والكافية لبناء السفن من أخشاب وحديد وكتان وقطران مشكلة وأجهت تلك الصناعة عبر العصور المختلفة ولذلك عنى ولاية مصر وسلاطينها زمن الأيوبيين والمماليك بزيادة إنتاج الخشب المحلي عن طريق غرس أشجار السنط والجميز وغيرها على

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع غير المصنوع المصنعة يرجع إلى :-

- د نجيب ميخائيل - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية

المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ - ٩٦-٩٢

- د السيد عبد العزيز سالم - البحرية المصرية في العصر الفاطمي - مجلد تاريخ

البحرية المصرية - ٥٠١-٥١٢-٥١٦ .

- د محمد حدي الدوي - امر النيل في المكتبة العربية - لدار القومية للطباعة والنشر

القاهرة سنة ١٩٦٦ -

- د درويش النعيمي - السفن الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة

الإسكندرية سنة ١٩٧٤ - ١٩٥، ٢٠٢

ضفاف نهر النيل ونشئت لهذا الغرض غابات سلطانية اقتصرت أخشابها على السفن التابعة للدولة غير أنه على الإجماعي فإن ذلك لم يف بحاجة تلك الصناعة عبر العصر الإسلامي إذ قللت مفتقرة إلى الأخشاب الواردة من الشام وغيرها من البلاد التي تكثر فيها المواد الأساسية فسي تلك الصناعة (١).

واستمرت الحاجة إلى تلك المواد الخام ماسة في عصر العثمانية ورغم كثرة الأشجار التي تزود صناعة المراكب والغوارب بحاجتها من الأخشاب مثل الكافور والزبلخت والثوت والليمون والجميز وغيرها مما رصنته كنابات الرحالة وزودتنا به المواد والوثائق المختلفة فإنها لم تكن كافية للاحتياجات الأساسية الملحة لتلك الصناعة الهامة ، الأمر الذي اضطرت معه الأجهزة الإدارية إلى أن تمنع قطع تلك الأشجار إلا بعد استئذان عناصر تلك الأجهزة وذلك لضمان بناء السفن التي تجهز للعمل في الخدمة الرسمية والمهام التي تحتاجها الدولة من نقل للحبوب والجنود وغير ذلك ، يأتي ذلك في المقام الأول ثم يعقبه سد حاجة الصناعة المحلية للمراكب والغوارب التجارية (٢).

(١) د أحمد مختار العبادي - البحرية المصرية ومن الأيوبيين والمماليك - مجلد تاريخ البحرية المصرية ص ٥٤٩-٥٤٦

(٢) سوف نستعمل الحرف (ق) مختصر لكلمة وثيقة وألزمنا اختصار أرقام الوثائق دون وضع الصفحات في السجلات وذلك لاختصار الصفحة على أكثر من وثيقة في بعض الأحيان
 د.ر الوثائق القومية - سجلات محكمة دسباط الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧٤ هـ -
 ق ٥٤٦-٥٤٦ - سجل ٧٦ لسنة ١٠٤١ هـ ق ١٩٦
 - سجلات محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ هـ ق ٩٥

SAVARY : letters on Egypt . Translated from the French - second edition - London -pp 312:313 .

وإزاء ذلك برزت الحاجة إلى واردات من المواد الخام خاصة الأخشاب لتعويض ذلك ، وقد كانت بلاد الشام وآسيا الصغرى مصدراً رئيسياً لتلك الواردات وعلى هذا فقد تمتعت واردات مصر من الأخشاب من بلاد الشام وآسيا الصغرى فتمتعت أشجاراً من السن الصنوبر والقرو والسنديان كما شملت أخشاباً مجهزة أطلقت عليها وتطلق المحاكم الشرعية صفة (الأخشاب الأكواح والأخشاب القيسية والأخشاب المدخنة)^(١) كما تضمنت تلك الواردات الأخشاب الطويلة التي تستخدم كصواري في المراكب والحطب الرومي الذي يستخدم في صناعة المجانيق والمداري^(٢) وكذلك المراسمي الحديدية والمسامير والقشبة الأشرعة والقار (الزفت)^(٣) وكانت تلك المواد عناصر أساسية

^(١) دار الوثائق المصرية - محكمة دباط الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٣هـ ق ٣٤-٣٧ -

سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ ق ٢٥١

^(٢) الداري مفردة مفردة وتستخدم لدفع المركب في حالة سكون الريح وفي دفع المركب إلى الأماكن التي يريد بها الربانطة وبعادها عن الاصطدام بالأجسام الصلبة والأرصفة في حالة الترس

^(٣) تضمنت مكونات المركب والقوارب وصنعها الكثير من الدلايات والمصطنحات ومصنوعات خاصة ببيت الحرفة وحالها والتي افرست نظرياً وعلى ذلك لم أجده سداً من الاستعانة في تفسير ذلك بعض كبار شيوخ حرفة الملاحة الجنية من رؤساء المركب الشراعية واجريت معهم عدة مقابلات بعضها مع كل واحد على حدة والبعض الآخر مجتمعين وإبهم يرجع البعض في توضيح كثير لما ورد في البحث من مصطلحات الملاحة وأسرار الحرفة إذ تم تفسيره بالاستعانة بهم وهم بترويب المن والخبرة :

في تلك الصناعة وجدت أسواقاً رائعة لها في المدن الكبرى مثل دمياط ورشيد وبولاق اللواتي كن مراكز رئيسية لصناعة المراكب والقوارب النولية ورجال الحرف القائمة عليها تلك الصناعة مثلما كانت تلك المدن مراكز تجارية على جانب كبير من الأهمية لتجارة مصر الداخلية والخارجية^(١).

وقد تمركزت صناعة المراكب والقوارب على اختلاف أحجامها وسعاتها في مركز صناعية هامة تقع على النيل خصوصاً في دمياط

١- الرئيس الأباصوي إبراهيم حبة - شيخ طائفة المراكبية من دمياط وعمره ٨١ عاماً وقد بدأ ممارسة تلك المهنة سنة ١٩٣٠م ودمياط سنة ١٩٨٤ م

٢- الرئيس السيد إبراهيم حبة - عمره ٧٤ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ واعتزله سنة ١٩٨٤

٣- الرئيس أبو الحسن اسماعيل أبو الحسن عمره ٧٣ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ وعتزله سنة ١٩٨٤

٤- الرئيس أبو العموم أبو العموم العمري - عمره ٦٥ عاماً وقد بدأ عام ١٩٤٥ وعتزل المهنة سنة ١٩٨٤. وقد أصبحت تلك الحرفة سنة ١٩٨٤ مع ظهور الطرق السريعة في الدلتا وبالتالي هجر رجلاً أحياهم إلى حرف أخرى.

^(١) دار الوثائق المصرية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢هـ - ١٠٥٣هـ في ٣٥٧ محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦٠ لسنة ١١١٣هـ في ١٩٦ محكمة بولاق سجل ٥٥ لسنة ١٠٨٩هـ - ١٠٩٠هـ في ٤٤٨ سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ في ٢ - سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ - ١١٧٨هـ في ٥٦٢

- Richard pococke A-Description of the East and some other countries - VOL1. "the first observations on Egypt - London 1743. pp. 173-174.

ورشيد وبولاق ومصر القديمة كما عرفت أماكن أخرى كثيرة تلك الصناعة مثل سمود والمحنة وزفتى ومنفلوط وقوص وغيرها^(١) .

وقد قامت تلك الصناعة الهامة على أكتاف عدة حراف مختلفة تداولت ذلك بدءاً من تجهيز الأخشاب وتقليمها وكان ذلك عمل طائفة النشارين إلى صفل الحديد وتشكيله في أدواته المطلوبة لتجهيز المراكب وتسييرها من مراسي وغير ذلك ، وهو ما كانت تقوم به طوائف الحدادين والفواصين والتحاسين^(٢) ثم كان على طوائف التجارين مهمة تصميم المراكب وتجميع الأخشاب وتشكيل الهيكل على أنواعها المختلفة وقد نقلت لنا إحدى الوثائق تعالفاً تم بين قائد القلعة السلطانية الشرقية

^(١) كازين بيور - رحلته إلى بلاد العرب وما حوّلها سنة ١٧٦١ إلى ١٧٦٧ - رحلة إلى مصر - الجزء الأول - الطبعة الأولى ترجمة مصطفى ماهرة - القاهرة سنة ١٩٧٧ ص ٢٢٦-٢٢٧

- دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ - ١٠٤٨هـ ق ١٣٤-٨٢٠ محكمة رشيد لشرعية سجل ٦ لسنة ١٠٥٥هـ ق ٧٠٢ سجل ٤٨ لسنة ١٠٣٨ ق ١٢١٥

- محكمة دياط الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٣هـ ق ٣ - سجل ١١٧ لسنة ١٠٧٣ ق ١٥٤

^(٢) ١ دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ ق ٨٢٠ - محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧١ ق ١٨٢-٣٠٩ سجل ٥٥ لسنة ١٠٩١-١٠٩٨هـ ق ٢٩٥-٥٦٠ .
- محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ ق ٩٥
- محكمة دياط الشرعية سجل ١٩٠ لسنة ١١١٣ ق ١٨

بتمياط مع شيخ طائفة النجارين على تصميم وتنفيذ إحدى المركب وقد شرط صاحبها عليه ما رصنته إحدى الوثائق فيما يلي (عليه هندسة الأخشاب وجبرها وإصلاحها وتسميرها على حكم العادة بأجرة قدرها ٤٠٠ نصف فضة ^(١) بأخشاب يحضرها إليه من ماله ^(٢)). وإذا انتهت صليبة بناء هيكل المركب أو القارب احتاج قبل نزوله إلى صفيحة الماء إلى حرفيين من طائفة (الجلاظية) وعلى هؤلاء مهمة سد المركب بالألواح الخشبية وإحكامها ثم تأمينه من تسرب المياه وذلك بأن يدفع بالكتان في الفجوات وفي الفراغات بين الألواح ثم يطلى المركب بعد ذلك بالغار ^(٣) الذي عرفته الوثائق بأنه (البياض) أو (الزفت) وذلك من خلال وثيقة تعاقب إضافية لمساقتها استكمل فيها قائد القلعة السلطانية الذي أشرنا إليه أنفا بناء مركبه وذلك بتعاقد مع الشيخ محمد السراوي شيخ طائفة الجلاظية ^(٤) وجاء فيسها (عليه سد المركب المذكور

^(١) نصف الفضة هي المصفاة الرسمية التي تقاس عليها أسعار المعاملات المختلفة في العصر العثماني وقد عرفت باسم البردة أو الأنصاف الدنيوية وقد «هرها الغش في سب «نقطة أو قطعة فيما عرف باسم المقاصيص - الجبرني عجائب الآثار في التراجم والأخبار - دار الجليل لبنان - ص ١٦٣

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دباط الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٠٠هـ - في ٥٢٩ .

٢٦٠ لسنة ١١٧٨هـ - ١١٧٩هـ - في ٧٠

^(٣) مقابلة مع مجموعة من الرويسا الذين سبق الإشارة إليهم

^(٤) دار الوثائق القومية - محكمة دباط الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٠٠هـ - في ٥٣٠

بالألواح الخشبية وتسميرها طاهراً وباطناً بالمساق^(١) والبياص
 وإتمامها إلى نهاية نزول البحر بنمسه وبمن يستعين به بأجرة
 قدرها ٤٠٠ نصف فضة ..) ورغم شرح تلك الوثيقة لعملية الجلفطة إلا
 أنها تضمنت دلالة أخرى مؤداها أنها تقتضي من الأجر مثملاً تحتاجه
 عملية نجارة المركب وتصميمه ثم تأتي عملية تجهيز المركب بالأدوات
 المطلوبة^(٢) .
 ومن أهم الطوائف التي تمتد للمراكب بأدواتها المطلوبة لتجهيزها
 للملاحة طائفة (القلووعة)^(٣) التي تصنع الأشرعة المختلفة وطائفة

^١ "فشق هو الكتان المجموع في حبل واحدة ولدي بوضع فيما بين الألواح ثراكيب فيمسخ
 لسرب الماء بين الألواح ثم تغطي الألواح بالقدح خضبة بحسب المركب من الشوس وضمان عدم
 لسرب المياه فيما بين الألواح

- انشاي - وصف عصر الجزء الخامس - ترجمته وهيو انشايب - الطبعة سنة ١٩٧٩ ص -
 ٢١٦-٢١٧

^٢ " بلغت أسماء تلك الأدوات ما يزيد على سبعين اسماً ثم لا تعرف على معظمها وتحديد اسمها
 ودوره في هيكلة المركب أو حركته سيره أو نشأته أو لغزها في مقابلة مع مجموعة من الرويس
 ملحد اليهم وتفصيل ذلك بوضع الملحد رقم ٧ في ملحق هذا البحث

^٣ " دار الوثائق القومية - محكمة دعيات الشرعية - سجل ١٥٢ لسنة ١١٠٤ هـ في ٤٢٩
 ، سجل ١٥٣ لسنة ١١٠٩ في ٢١٢ ، ٢٩ لسنة ٩٩٨ هـ في ٥٦١
 محكمة المحلة الكبرى الشرعية . سجل ٧ لسنة ١١٣٦ في ٣٥١

تصبح الأشرعة من الكتان الخاص وهي أعني الألواح أو من كتان المختلط بالقطن ، وتزخرت
 صناعة الأشرعة في دعيات ورشد والإسكندرية ومحمود والملاوة والحلة الكبرى وأفضل أنواعها ما
 كان يصنع في رشيد

(الحبالين) التي تزودها بالحبال التي قامت صناعتها على خامات محلية من ألياف شحيل وقد استدعت أهمية تلك الألياف من الأجهزة الإدارية أن تحظر التعامل فيها إلا من خلال ملتزم واحد يحتكر شرائها وبيعها وقد عرفه استيف بأنه (أعا المشاق) وعليه إمداد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية باحتياجاتها من الحبال وكان عليه أن يسجل إيراداته من الألياف ومبيعاته إلى طوائف الحبالين وغيرهم في دفتر يسمى (دفتر شاهد الألياف) وبلغت قيمة متحصلات ملتزم الألياف في عام واحد على سبيل المثال ستة آلاف قنطار بلغ ثمنها ٨٢٣٩٥ من الأتصاف للخدمة عام ١٠٢٨هـ/١٦١٨م^(١).

على أن صناعة السفن والقوارب في مصر وطوائف الحرف العاملة عليها قد اضطلعت بدور حيوي وهام في بناء وتجديد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية والعاملة في نقل الجنود والمهمات الرسعية كالحبوب والبارود والاحتياجات المختلفة وذلك فيما رصدته الوثائق بصفة مستوية من أوامر إدارية (بيورلديات - خط شريف - فرمائات) كانت ترسلها السلطات العثمانية في استنبول أو الأجهزة الإدارية في القاهرة إلى الأجهزة الإدارية في مراكز تواجد طوائف الحرف العاملة مثل دمياط ورشيد وبولاق تأمرهم بندي أعداد من المراء تلك الطوائف للعمل في إنشاء أو صيانة مراكب حربية وغير حربية للعمل في الأسطولين البحري

- جوار - وصف مصر الجزء الرابع - ترجمة وهو الشاب - الخاني ١٩٧٨ ص ١٨٥ -

١٨٦

^(٢) در الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٦ لسنة ٩٨٣هـ - ٩٨٤هـ

ق ٧٤٠ ، سجل ٦٠ لسنة ١٠٢٨هـ في ١٧١ ، سجل ١١٨ لسنة ١٠٧٤هـ في ٢٦٤

محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ ق ٩٥

- استيف : - المراجع السابق ص ١٢٠-٢١٧-٢١٧ .

حسين المهدي البروراني : - ترتيب الندير ، المصرية في عهد الدولة العثمانية - نشر وتحقيق د محمد شفيق غريال - مجلد كلية الآداب المصرية - العدد الرابع - الجزء الأول سنة ١٩٣٦ ص

٥٩

وقد أعقب إحدى الأوامر الإدارية (البيوروليات) التي تتطلب تجهيز التجارين والجلالطة إلى السويس وثيقة جاء فيها ما يلي (علم يتضمنن الجلالطة والتجارين الذين مطلوبين برسم إنشاء مركب جديد يوقف المرادية بينتر السويس المعمور من ثغر نمياط المحروس وعلم التساير الذي بيد المعظمين المذكورين وعلم مصاريف واجرة مراكب لتوجيههم إلى ثغر بولاق كما يبين فيه على يد قنوة الأكابر والأعيان الأمير عبد الرحمن اوده باشا مستحفظان وعلى يد سيدي خليل تابع الأمير عبد الله آغا شاطر المعين في شأن ذلك) وترصد تلك الوثيقة ظروف سفر هؤلاء الشريفيين وترتيب ذلك وتحفظ أسماء كل حرفي ومن سافر معه من تلاميذه وأجورهم العينية والتفدية وغير ذلك .

وفي سنة ١٠٩٣هـ / ١٦٨٢م اشتمت الحاجة لإرسال خمسة عشر حرفياً من التجارين والجلالطة لإعادة تأهيل وصيانة مراكب الحرمين الشريفين بالسويس والتي كان عليها القيام بنقل البضائع لأهالي مكة والمدينة والتي عرفت باسم غلال الحرمين الشريفين من مصر وهي حبوب مشتراة يتمويل من الخزانة السلطانية وذلك إضافة إلى إيسرادات الحبوب من أراضي أوقاف الحرمين الشريفين في مصر والتي كان أكبرها ما يعرف باسم وقف الدشيشة الكبرى وقف المرانبة المنسوب إلى السلطان مراد الرابع ووقف المحمدية ووقف الأحمدية وغيرها مما جمعه الوثائق تحت اسم (أوقاف الحرمين الشريفين) وتقوم تلك السفن إضافة إلى تلك بنقل احتياجات الحرمين الشريفين من الزيت والحصير وغير ذلك^(١) .

^(١) لمزيد من التفاصيل حول تلك الغلال ومصادر التمويل لذلك والمداخيل التابعة وسفنى

الحرمين الشريفين وجهات التي كانت تروغ عليها تلك الإعانات السوية يرجع إلى

د عبد الحميد حامد سليمان - مصر والحرمين الشريفين بحث ألقى في الندوة الدولية

لغلاطات بين مصر والجزيرة العربية والتي نظمتها كلية الآداب جامعة القاهرة سنة ١٩٩٣ وقد

نشر هذا البحث في مجلة ندوة التاريخ الإسلامي التي تصدرها كلية دار العلوم جامعة القاهرة

سنة ١٩٩٤

وقد بلغ أجر الرجل في تلك المهمة ٢٢,٥ قرشاً بما يساوي ٩٦٧,٥٠ تصفاً من الفضة ، غير أن تلك الأجر لم تكن مجزية في بعض حالاتها وقد أغرى ذلك بعض شيوخ طوائف الحرف فأبقوا الأغنياء من الحرفيين وأنجبروا الضعفاء والفقراء على السفر فشكوا إلى الديوان العالي بالقاهرة فأمر بمنع ذلك .

وعلى العكس من ذلك كان الحرفيون يمارعون إلى التعاقد مع أصحاب المراكب في الشام وغيرها للعمل في إنشاء المراكب وصيانتها لديهم نظير أجر مجزية ^(١) .

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دهاط الشريعة سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٦ ق ١٨٠

وفيما يلي جدول يبين أعداد المسافرين وحرفهم في سنوات مختلفة
شهدتها فترة هذا البحث ^(١)

سنة	محل الإقامة	محل الوجهة	تجارين	حدادين	جلاطنة	بحارة	جملة
٩٧٣	نمياط	سويس	١٤	١١	-	-	٢٥
١٠١٠	"	بولاق	-	٩	١٥	-	٢٤
١٠٣٨	رشيد	سويس	-	٦	-	١٠	١٦
١٠٥٥	"	"	١٠	٥	-	-	١٥
١٠٧٣	نمياط	"	-	٢٠	-	-	٢٠
١١١٣	"	"	٢٢	-	٤٣	-	٦٥
١١٢٧	"	"	١٣	-	١٧	-	٣٠
١١٢٩	"	"	-	-	٢٠	-	٢٠
١١٣٠	"	"	١٧	-	١٦	-	٣٣

ويلاحظ من هذا الجدول أن التجارين والحدادين والجلاطنة هم
الحرفيون المطلوبون بصفة كبيرة بينما قل استخدم البحارة الذين كانوا
حين يسافرون يحملون نوتيه في السفن السلطانية ، كما يلاحظ أن
السويس وما بها من دار للصناعة كانت هي المكان الدائم الذي يطلب
الحرفيين للعمل بينما كانت نمياط هي المصدر الأهم لإرسال هؤلاء
الحرفيين إلى وجهتهم .

^{١)} در الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٥ لسنة ٩٧٣ ق ٢ ، سجل ٤٧ لسنة
١٠١٠ هـ ق ٢٤٢ سجل ١١٧ ق ١٥٤ ، سجل ١٩٠ ق ١٨ - ٨٣ - ١٨٠ ، سجل
١٨٥ ق ٨٦ - ٨٣ ، سجل ١٨٧ ق ٤٦ ، سجل ١٩٠ ق ١٨
- محكمة رشيد سجل ٤٨ لسنة ١٣٨ ق ١٢٣١ - ١٢١٥ ، سجل ٦١ ق ٧٠٢

ثانياً روبى المراكب والبحارة

عمل في قيادة المراكب الشراعية النيلية على أنواعها ووظيفتها ربابنة تعلموا فنون الملاحة والإبحار منذ طفولتهم كنوتية وبحارة وامتلكوا الخبرات العملية التي كانت تؤهلهم لقيادة المراكب بطول النهر في رحلات ربما تجوب النيل من شمله إلى جلويه في صعيد مصر ، ورغم هدوء النيل وسلامته إلا أن مخاطر مختلفة كانت تتهدد حركة الملاحة فيه خاصة في مواسم الفيضان وما ينشأ عنه من جزر بارزة أو منخفضة تحت الماء ، وفي مواسم تقلب الريح والعواصف وكان ذلك يؤدي إلى غرق العديد من المراكب أو جنوحها والتضييق للتعامل مع النهر وتكليفاته أن يتمتع ربابنة المراكب بمهارات ودربة وخبرة حتى أصبحت قيادة المراكب مرتبة لا يصل إليها البحارة إلا بعد عمل طويل مع ربابنة أكثر خبرة وأبعد تجربة .

وقد عرفت الوثائق المختلفة ربابنة المراكب شعبة شائعة على مدار فترة البحث هي (الروبى) ومفردها (روبى)^(١) .

^(١) أصل الكلمة في العربية من رس القوم أو ترأس عليهم فهو رئيس وعطفت الحيرة وقلت إلى ياء ثم ادخلت الياء بعدها وعوض عنها بالشدود واستعملت في التركية (روبى) ومعناها (رؤسا) ولحق من معانيها المختلفة إضافة إلى الرئاسة صفة من يعنى قيادة المراكب التجارية والحربية

- الأندلسي - - أصل الملاحة - طبعة دار المعارف العربي بيروت سنة ١٩٨٤ - ١٤٨ -

وقد توارث هذه المهنة عائلات ظلت أجيال متعاقبة منها تحصل في الملاحة النيلية وانتقلت عن طريق ذلك تقاليد هذه الحرفة بشكل حفظها ووعاها واحتفظت الوثائق على اختلافها بأجيال متتابة من العاملين كبحارة ونوتية في الملاحة النيلية ومن تلك العائلات على سبيل المثال لا الحصر عائلات شادي والصعدي والنواسني وعوف والقليلة وعرابي برشيد^(١)

والأهمية دور (الرويسا) في قيادة المراكب والقوارب كانوا هم المسئولين عن سلامتها وتأمينها وشحنها وتفريغها وبلغ عراند المراكب إلى أصحابها وإذا غرقت المركب (عمالاً من الرئيس سجن إلى أن يرفع ثمنها وإن كان ذلك على غير إعمال منه وشهد له بفكك الشهود فلا شيء عليه ولذلك تضمنت تعالقات أصحاب المراكب مع الرويسا للعسل على مراكبهم شروطاً كانت شبه ثابتة تنحصر فيما أجمتته إحدى الوثائق وشاع في غيرها وهي (على الرايس المذكور وسق السلامة وعموم البحر الأعظم على العادة وأن يدخل بها المين والموارد الآمنة) كما كانت الأطقم العاملة على المراكب تظل تعمل عليها في أحيان كثيرة

Archives de la guerre

(١)

Armed, oriental B 6-8- Administration financial d Egypt.

(دفتر يضمن علم محصول بنتر وحيد عن وارد المعائن من مصر الخروسة ووارد النساير وحالة الأور الأبيض وغيره - ابتداء من شهر ربيع الأول سنة ١٢١٣ لغاية شهر ربيع آخر سنة ١٢١٤ هـ)

دار الوثائق القومية - مكتبة مملوطة الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠

- مكتبة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ ق ٤٧

حتى في حالة بيعها وقد تضمنت بعض عقود البيع اشتراط المشتري ذلك على البائع الذي ألتزم رجائه بالعمل مع المالك الجديد ^(١) .

وقد كانت عقود إيجار المراكب وعقود نقل البضائع وغيرها تتم بين أصحابها والمستأجرين ويحمل فيها اسم ريس المركب ^(٢) الذي كان يعاونه بحارة يتراوح عددهم بين الرجل الواحد والخمسة من البصرة والثمانية بحسب حجم المركب واحتياجاته وغلب على المراكب التي يعمل عليها أصحابها أن يساعدتهم أقاربهم أو أبنائهم أو إخوانهم ممن يعملون تحت رئاستهم كشوتية ^(٣) .

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دماط الشرعية سجل ١٨١ لسنة ١١٢٣هـ - ١١٢٦هـ .

في ٣٢٢

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسنة ١١٦٠هـ - ١١٦٣هـ في ٣٣٤ - سجل ٦٠ لسنة

١١٠٧ في ٣٢٤ ، سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ في ٧٦٦ - سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ في ١٤٤ -

٧٤٩ - ٧٣٥

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ في ١٥٠٥ .

سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ في ٨٦٥

- محكمة رشيد سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥ في ٧٦٩ .

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ في ١٦ - ١١١

سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ في ١٨ .

محكمة بولاق الشرعية سجل ٢ لسنة ٩٥٢ ، ٩٥٣ في ١٠٩٩ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦ -

١١٢٠ في ٦٣٥

- محكمة دماط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠ في ٧٥

وقد كان الأجراء من التوتية يتقاضون أجورهم بحسب كل رحلة يسافرون فيها ورصدت بعض الوثائق أجور الواحد منهم في عدة سنوات مختلفة وقد تضمن الجدول التالي بعض ذلك ^(١)

السنة	بيان الرحلة	إلى والعودة	الأجر
٩٥٤	القاهرة	المنيا	٢٨ نصف
٩٥٥	•	البحيرة	٣٠ نصف
٩٥٥	•	المنيا	٤٠ نصف
٩٧٨	•	منفلوط	٣٠ نصف
١٠١٣	•	رشيد	٦٤ نصف

على أن الرويسا والتوتية في المراكز التيلية للملاحية الهامة كمنيا و رشيد وبولاق وغيرها الذين جمعتهم طوائف حرف منظمة لم يسعوا في طوائفهم نظرا لهم من الذين يقطنون في القرى والذين لم تسعهم الكثرة الحدية بحكم وضعية القرى البسيطة قياسا إلى المدن ليقسموا طوائف محلية في بلادهم كما لم يسعهم البعد المكاني فينتصموا لغيرهم ومثل هؤلاء الذين أشارت إليهم الوثائق لعلما تحت اسم (المركبية) ولم يشملهم التنظيم الطائفي لسيادة التركيبة الإسلامية والمكاتبية والحرفية داخل القرى ، مثل هؤلاء كانوا يخضعون لسلطان المتلزمين في قراهم وبالتالي يكون هؤلاء المتلزمون قد حلوا محل شيوخ طوائف الحرف في أماكن سلطتهم ونفوذهم .

ويبدو أن ذلك جليا فيما أشارت إليه وثيقة هامة تضمنت تقسيم لواحي الالتزام في قريتي العائلية والحرراتسي السابعتين لفخر ديمساط على

^(١) دار الوثائق القومية - - محكمة بولاق سجل لسنة ٩٥٤ هـ في ٤٩٩

- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ هـ في ١٨ ، سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ هـ

في ١٦

- محكمة رشيد الشرعية : سجل ٢٨ لسنة ١٠١٣ هـ في ٥٨٩

(أمر الوالي بالمسك للمقدرات فانقطع الجالب وغلث الأسعار
وزاد سعر القمح واشتد الأمر الأول الغلاء ثم الوباء)^(١)

كما نقلت الوثائق أمثلة للحالات العادية ومنها سنة ٩٩٥هـ -
١٥٨٦م حيث تم إرسال ثمانين رجلاً من التوتية إلى السفن السلطانية ،
وحدث نفس الشيء علم ١٠١٠هـ - ١٦٠١م إذ توجه التوتية من لميط
إلى رشيد للعمل في المراكب السلطانية ونقلوا الواحد منهم ١٠٠ نصف
فضة قبل سفره^(٢)

كما عرفت الملاحة التولية أنواعاً أخرى من الطلوع المساعدة فمن
تسيير المراكب وخاصة مراكب نقل الركاب ومنها (الغلمان) وهو المسئول
عن جراحة السفن^(٣) .

^(١) ابن أبي السرور البكري . - الروحة الزهية في ذكر ولا مصر والقاهرة المصرية - رسالة
ذكروا لم نشر . إهداء عذاف محمد السيد العبد - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٩٢ م
٤٢٨ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة دسباط الشرعية سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥هـ في ٣٣١ .

- محكمة رعيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ في ٥٠٩ .

^(٣) ابن هريرة في غاية المركب ، وللمراكب الكبير منه المان أو لها في صدرها والفاي في
غايها وفيه لحظ أمسة البحارة وحاجاتهم وطعامهم وشرابهم ، أما في مراكب نقل الركاب
فصفت في آخر أمسة الركاب ومصطفاهم كما لحظ به الإشارات المرسلة مع المركب من أسواق
وأسماء إلى أربابها في الجهات المختلفة

- دار الوثائق القومية - محكمة دسباط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠ في ٣٦ ،
١١٢ لسنة ١٠٧٠ في ١٠٨ ، سجل ١٨٠ لسنة ١١٢٤ في ٢٨٩ .

- محكمة الدقهلية سجل ١٠ لسنة ١٠٩٩ في ٥٥٨ .

- محكمة رعيد سجل ١١٢ لسنة ١١٢٠ - ١١٢٧ في ٢٦٢

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ في ٢٤٣ .

و) (المعداوي) وهو نوتى يعمل في قوارب صغيرة تعمل في أماكن التجمعات السكانية بين ضفتي النهر لتقل الناس والبواب وغير ذلك^(١).

وتؤكد الوثائق بكثافة على اتساع قاعدة العاملين في الملاحة النيلية في مصر العثمانية من الرويسا والبحارة وغيرهم بما يجعلنا ندرك أن تلك الحرف قد شكلت عنصراً هاماً من عناصر النشاط الإنساني في مصر العثمانية عبر مدتها وقراها الواقعة على ضفاف النهر وروافده^(٢) بشكل يجعلها من الحرف البارزة والهامة وهو ما يوضح بجلاء السور الذي لعبته الملاحة النيلية في مصر العثمانية على مستوى الوظيفة والنشاط الحرفي.

^(١) دار الوثائق القومية - سجلات البحيرة ٢٧ لسنة ١١٠٢ في ٢٠٧.

- سجلات مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ في ١١١٦

- سجلات بولاق سجل ٣ لسنة ١١٠٢ هـ في ١٦٦٥.

^(٢) ذكرت هيلين أد ريفلين عدداً من الروافد المستمدة لمياهها من فرع دمياط وفرع رشيد ومنها تربة القرويلية وغيرها كما أشارت إلى دورها في حركة النقل والتجارة الداخلية وفريد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى -

- هيلين ريفلين - الاقتصاد والإدارة في مصر في مسهل القرن التاسع عشر - ترجمة الدكتور أحمد عبد الرزاق مصطفى، مصطفى الحسني - الناشر دار المعارف القاهرة لسنة ١٩٦٨ ص -

ثالثاً أنواع المراكب وتجهيزاتها

شهدت صفحة النيل أنواعاً عديدة من المراكب والقوارب مختلفة الأشكال والحجوم والوظيفة غطت أنشطة واسعة ابتداءً من نقل البضائع والحبوب والجنود والمسافرين والمعدات والحيوانات وصيد الأسماك ، كما عرف النيل أنواعاً أخرى من المراكب المخصصة للمناسبات العامة والزينة والنزهة التي شهدت مصر العثمانية في مواسم وفاء النيل والأعياد الدينية وشم التميميم وغير ذلك .

وفيما يلي نختار أنواع المراكب ومهامها :

١- مراكب نقل البضائع

لكرنا فيما سبق أهمية نهر النيل المعصوم بطريق تجاري أكثر أمناً وأقل تكلفة وأيسر متونة من الطرق البرية كما أنه إلى ذلك يربط مصر من شمالها إلى جنوبها وقد كفلت له ربه الله من الحظان والترح أهمية إلى أهميته وهكذا استأثر النيل بالخير الأعظم من حركة التجارة ونقل البضائع في مصر سواء الداخلية منها أو الخارجية حيث مثلت قوساً وسناً على النيل منافذ رئيسية لتجارة مصر عبر البحر الأحمر وتجارتها مع دارفور وكروفلان وغيرها من نواحي السودان^(١) .

كما مثلت بولاق ومصر القديمة إضافة إلى دورها في تجارة مصر الداخلية منافذاً لتجارة مصر الخارجية الصادرة والواردة عبر السويس ورشيد والإسكندرية^(٢) .

Terence walt :- Trade between Egypt and hilad - al - sudan le ١٩٩٠
caire institute Française D:archeologie orientale -1978-pp 53:57-
129 .

اسيف المرجع السابق ص ١٢٢-١٢٤

جوز المرجع السابق ص ٢٢٧-٢٣١

^(٣) لزيد من التفاصيل يرجع إلى :-

ولاحتاج الأمر إلى أعداد كبيرة من فترات النقل عبر النول من مراكب وقوارب وغير ذلك ، وقد خُذ على عملها نقل الحبوب من قمح وأرز وعصن وفول والحمولات من صنف واحد مثل الملح والبازورد والكتين والحطب وغيرها . وقد تنوعت تلك المراكب شكلاً وحجماً وإن اختلفت مادة وصناعة وعملًا واشتغلت بمسيلات تلك المراكب حيث تضمنت أسماء وأنواعاً مختلفة مثل الإصكيف والقياسة والزخيري والعشاري والزنكسي والبالقوري والعقب والشتنور وغيره ، واتسم كل نوع بمميزات ميزته عن غيره ، وقد أفاضت الوثائق العديدة أن كل نوع من تلك المراكب كانت له أحجامه المختلفة وحمولته التي تراوحت في النوع الواحد بين الحجم الصغير الذي يسهل شحنته بسيطة والتنوع الكبير وإن اختلفت في أنها كانت تصمم بحيث يكون لها تجويف كبير ينقسم إلى غبر أو غبرين أو ثلاثة بحسب حجم المركب توضع فيه الحمولات على اختلافها

وفي مقدمة المركب ومخزنها حجرتان ضمن تجويف المركب أسمتها الوثائق (الحن القدامي والحن الورياني) وهما مكاتان لتسوم البهارة وحفظ أسمتھم والمنقولات البسيطة ، وتنتهي كل مركب بنفة تختلف في أحجامها وأشكلها باختلاف كل نوع من المراكب ، كما أن لها صاريان عليهما شراعان مثلثان كبيران وفي بعض الأنواع كان للمركب ثلاثة إشراعة ^(١) ، وكانت أطوال المراكب والقوارب تقاس بوحدة

د عبد الحيد سليمان - المؤدي المصرية في العصر العثماني - الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب سلسلة تاريخ مصرين العدد ٨٩ لسنة ١٩٩٥ ص ٢٦٧ ٢٦٦ ، ٢٨١ ٣١٧ ص ٣٢٥ ٣١٩ .

^(١) ليان خصاص كل نوع من أنواع المراكب ارجع إلى الملحق رقم (١) في ملاحق هذا البحث

قياس ثابتة وهي (للزراع) ^(١)، وأحيانا استخدمت وحدة قياس أخرى وهي (للبشر) ولكن للزراع كان الأكثر استخداماً كما كانت محاولات تقاس بوحدة كيل ثابتة وهي (الأرنب) .
وفيما يلي جدول يبين الحدود الدنيا والقصوى للطول وسعات المراكب المختلفة والتي استخدمت على مدار فترة البحث وقد اعتمدنا للزراع كوحدة قياس والأرنب كوحدة سعة وذلك في الأنواع المختلفة من المراكب التي تضمنها الجدول التالي ^(٢) : -

^(١) استخدم في مصر في زمن الممالك الزراع عفاشي فلم يدخل العماليون إلى مصر أبطلوا استخدامه واستعملوا به بالزراع العفاشي (الزراع الإسلامي) نسبة إلى اسمبول وكان يورد عن الزراع العفاشي بمقدار خمسة قراريط ونصف وذكر جومار أن ٧٥ ذراعاً من هذا النوع تعادل ٥٠٣٠ مراً ، وهذا يعني أن طول الزراع الواحد يساوي ٦٧ سنتيمتر ، وقد قدر إدوارد لين ذلك الزراع بأن طوله هو حوالي ستة وعشرون بوصة ونصف وأشار إلى أنواع أخرى كانت تستخدم في تلك الفترة مثل الزراع البليدي وهو بوزي الدين وعشرين بوصة والتي البوصة ، كما كان هناك نوع آخر من الأشرطة وهو الزراع المندارة ويساوي خمسة وعشرين بوصة وكان يستخدم في قياس الألبسة .

- جومار - وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل - نقله عن الفرنسية د أنيس فؤاد سيد الشافير
الطائي القاهرة سنة ١٩٨٨م - ٢٣٧

- ابن عباس - بنائع الزهور في وقائع الدهور - تحقيق محمد مصطفى - الهيئة المصرية العامة
للكتاب سنة ١٩٨٤ الجزء الخامس ص ٤٤٤-٤٤٥

- إدوارد ولين - المصريين المخطون - شمالهم وعادقهم - نقله إلى العربية عبدلي طاهر نور
الناشر - الهيئة العامة للصور المطبوعة ج ٢ ص ٢٥٢-٢٥٣

^(٢) أعتمدنا بيانات ذلك الجدول من العديد من الوثائق التي اختلف مضمونها ما بين وثائق يسوع وأخرى للاختصار وبعضها أقاد بيانا هي السعة والآخر أقاد بيانا عن الطول والبعض أقاد الاتين معا وفيما يلي نرصد بعض أرقام الوثائق التي افادت البحث في هذا الخصوص -

م	نوع المركب	الطول		المسعة	
		من	إلى	من	إلى
١	عشارى	١٠	١٨	٢٠٠	٤٠٠
٢	شفتور بنوالتى	١٥	٣٠	٤٠٠	٩٠٠
٣	فيلسه بنرس	٥	١٥	١٠٠	٢٥٠
٤	اشكوف بنوالتى	٨	١٥	١٧٥	٢٥٠
٥	زهيرى	١٨	٤٠	٥٠٠	١٥٠٠
٦	زنگى	٢٥	٤٥	٨٠٠	١٨٠٠
٧	نقيره	٨	١٥	٢٠٠	٣٥٠
٨	بنقورى	٧	١٥	١٥٠	٣٠٠
٩	فيلسه	١٢	٢٥	٣٠٠	٦٠٠
١٠	عقب زهيرى	١٥	٢٨	٣٠٠	١٠٠٠
١١	اشكوف	١٨	٢٥	٤٠٠	٩٠٠
١٢	اشكوف نولى	٨	٢٥	١٥٠	٥٠٠
١٣	بنوالتى	٧	٢٠	٦٠	٥٠٠
١٤	فيلسه بسنة	٦	١٢	٧٠	١٥٠
١٥	تقطينى	٥	١٠	٥٠	١٠٠
١٦	عزالى	٥	١٢	١٠٠	٢٥٠

- دار الوثائق القومية - - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣ لسنة ٩٩٢ ق ٧٥٧ -
٦٩٦ - ٨١٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٥٢٣ ، سجل ٣ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٢ ، سجل ٥
لسنة ١٠٧٠ ق ٥٠٩ - ٧٠٤ - ٧٣٩ - ١٠١٢ - ١٢٦٠ - ١٢٦٣ - ١٢٨٠ ، سجل
٦٨ لسنة ١١٥٠ ، ١١٧٤ ق ٦٣٨ - ٦٨٨ ،
- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٢ - ٤٦ - ١٠ - ١٠٥ -
١٢٨٣ - ١٣٦٧ ، سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ ق ٣١ - ١٢٦ - ١٣٩ - ١٨٩ - ٢٠٠ -
٥٤١ - ٨٦٠ ، سجل ١٠ لسنة ١٠٥٣ - ١٠٥٦ ق ٦٨٦ - ٤٦ - ٤٦٨ - ٢٠٥ -
٥٠٩ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨ - ١٠٩١ - ٨٧ ق ٢٩٩ - محكمة تصبساط الشرعية
سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ ق ٢٢١ ، سجل ٣١ لسنة ٣٠٠٠ هـ ق ٥٣

وقراءة في الجدول السابق يتضح منها أن هناك تفاوتاً في القدرة والحمولة بدأ بارزاً في النوع الواحد حتى إن هذا التفاوت ليصل إلى النصف في بعض الأنواع ، أما قوارق التصميم فاتها لم تكن قوارق جوهرية ، كما أنه كانت هناك أنواع قليلة الانتشار في القرن ١٦ الميلادي وانخفض تدريجياً فيما بعد ذلك ومنها (الأتفوني والباطوس والغزالي) كما استخدمت السواع بشكل ضئيل في نقل البضائع مثل (القليق) الذي بلغ حمولته ٢٠٠ رطب من القمح و (الطلوكة) الذي بلغت حمولته ٣٠٠ رطب (١) .

كما عرف النول مركب كانت تعمل في البحر المتوسط إلى جانب ميدانها الأصلي وهو النيل ومثل هذا النوع تضمنت وثائق بيرويه واستجاره إشارة لارتواجية دوره ومن ذلك على سبيل المثال ما جاء في بيع مركب نقيرة وصفت فيه بأنها (مركب نقيرة معدة للسفر في البحر الحمر والمالح) (٢) .

أما المركب التي كانت تعمل في بوغازي دمياط ورشيد في فسترات تنحصر الماء الذي يعرض المركب الكبيرة العملة في البحر المتوسط للجنوح أو الغرق وذلك بنقل الحمولات منها وإليها فكانت تسمى الجروم أو النقاير وكانت تقوم في رشيد إلى جانب ذلك بنقل البضائع بين رشيد والإسكندرية وكانت تلك الأنواع مفتوحة مسطحة ذات حمولات خفيفة ويقوم عليها ربانة ماهرين خبروا البوغازين الخطرين وأجانبوا التعامل

(١) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ ق ٢٢١ - محكمة

الغربية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ - ١١٥١هـ ق ٢٥٢ - محكمة بولاق الشرعية سجل

٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٢ - ١٠٤٦ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦ - ١٢٠١ هـ ق ٣٨ - ٣١٨ -

محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ ق ٥٤١

(٢) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١٠٥٣هـ ق ٣٩ ، سجل

٦٤ لسنة ١٠٦٠هـ ق ١٠٨ - محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠ ق ٤٠ ، سجل

١٠٣ لسنة ١٠٦٣ ق ٢٩٩

مع أخطارهما ^(١) أما الأنواع والتجهيزات التي كانت تستخدم في المركب فلا تكاد تختلف في كل الأنواع ولكنها تباينت في أعدادها وأحجامها طبقاً لحجم المركب واحتياجاته .

وكانت تلك التجهيزات والأنواع ضرورية وهامة للسماح للمراكب بالإبحار وقد درجت وثائق البيوع والاستجار للمراكب على وصف كل مركب وصفاً كاملاً بحالته وما به من آلات وتجهيزات أساسية لا غنى عنها لحركة المركب وضمان سلامتها كما ذكرت أدوات وتجهيزات ليست على تلك الدرجة من الأهمية بحيث لا يعيق غيابها حركة سير المركب ^(٢) وقد اتسعت وتعدت تلك الأنواع والتجهيزات من حيث الوظيفة والتنسمية بشكل ترافقت معه أسماء عديدة واختلفت أسماء واستحدثت أخرى .

٢. مراكب نقل الركاب والبضائع

شهدت صفحة نهر النيل أنواعاً من المراكب متوسطة الحجم كانت تقوم بدور مزدوج وهو نقل الركاب والبضائع التي تصحبهم أو نقل الحمولات ذات الأنواع المختلفة من الخضروات والفواكه والمنتجات المختلفة من الجبن والبن والأقمشة وغير ذلك وكانت مثل تلك السفن تتفرغ في مواسم نقل الحبوب إلى تلك المهمة ^(٣)

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دحاظ الشرعية سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٦ في ٤٢٦

- محكمة رشيد الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٨ في ٧١، سجل ٢٥ لسنة ١٠٠٨ في ٢٤٤

- كارسن فيور - المرجع السابق ص ١٢٦ - ١٣٠ - ١٣٧

- *pocade* :- op.cit p14.

- *SAVARY*:- op.cit pp-313-314-

^(٢) بلغ عدد الأنواع والتجهيزات المسجلة في المراكب أكثر من سبعين نوعاً وآلة ونظير مهمة كل آلة تم الاستفسار من ذلك بمقابلة أجريتها مع مجموعة من الرؤساء الذين أشرنا إليهم قبل ذلك ويوضح الملحق رقم (٢) تفاصيل ذلك .

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ في ٢٤٣-٣١٧ .

سجل ١٣ لسنة ٩٨٨ في ٢٤٦-٨٩٧-١٠٧٣ في ١٢٥٥

محكمة دحاظ الشرعية سجل ٩ لسنة ٩٥٢ في ١٧٦ ، سجل ١٩ لسنة ٩٨٤ في ٢٩٣

كما أنها عند الحاجة تتحول إلى وظيفة أخرى وهي نقل الجنود ، وكان النيل هو الطريق الأساسي لنقل الحملات العسكرية سواء تلك المشاركة في الجهد العسكري العثماني في جزر البحر المتوسط أو مشرق أوروبا أو التي تشارك في مطاردة العربان و العصاة أو المتمردين من الذين دارت عليهم الدائرة في أتون الصراع على النفوذ داخل مصر .

وقد كان القرن ١٨ الميلادي مسرحاً شهد من تلك جولات وكر والحرب وتبادل للأتوار بين البيوت المملوكية وأمرائها المتنافسين وقد نقل لنا الدرداشي في ليرة المصافة التراتيب المتعقدة عند خروج حملات للمشاركة في الجهد العسكري العثماني حيث أشار إلى تجمع عناصر تلك الحملات ببولاق حيث بها قائد الحملة (سردار الحملة) ثلاثة أيام إلى أن يستكمل حشدته وسلاحه ثم تنقل المراكب التي تعمل مع الفوج الأول من جنوده في اليوم الرابع يتبعه على مدار ثلاثة أيام باقي جنوده وجنودهم كل حسب وثيقته^(١).

وتبرز في هذا الشأن تفاصيل أوسع ساقطها إحدى الوثائق التي سجلت عملية نقل الحملة العسكرية للنسي فادها قيطاس بك سنة ١٠٩٧ هـ/ ١٦٨٥ م ، وهي في طريقها إلى كريت واستمرت عملية نقل الجنود من ١٢ جمادى الأولى في نفس العام إلى ٢٠ من جمادى الآخرة الذي تلاه وقد شارك في ذلك ٧٥ مركب اشكيف و ٩٦ مركب نفيرة وثلاث

^(١) أحمد الدرداشي كتابنا عربان - مخطوطة الليرة المصافة في أخبار الكتانة - تحقيق د دانيال كريستوس والدكتور عبد الوهاب بكر - الناشر دار الزهراء - القاهرة سنة ١٩٩٢م - ٩٥-١٠٦-٧٠٢.

- مصطفى بن الحاج إبراهيم - مجموع لطيف يشمل على وقائع مصر القاهرة من سنة ١١٠٠هـ إلى آخر تاريخ المجموع سنة ١١٥٢هـ المكتبة الوطنية - ليبيا - مخطوط رقم cod 38-391 his - Arule - ١٧٦-٢٤

- أحمد شليبي بن عبد النبي - أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الورداء والباشات - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر مكتبة الخانجي سنة ١٩٧٨ق ٥٥٩ .

مراكب بوقيري حملت ٣١٧٨٨ من الجنود ومعهم أسلحتهم ومؤناتهم وقد نقل الأفراد كل أوجاق^(١) على حدة وتقاضى الريانة أجورهم نقداً وجزءاً من ذلك عنها متمثلاً في كميات من البكسات^(٢) المعد لإطعام الجنود وقد ضمت تلك الوثيقة قوائم بحمولات كل مركب واسم رباتها وأجرته للتقلدية والعينية والقلد الذي يتبعه أولئك الجنود .

وقد تقاضى رؤساء النقاير والمراكب في رشيد سنة ١٠٣٨هـ - ١٦٢٨م مبلغ ٢٣٢٦٣ نصف فضة عن عملية عسكرية نقلوا فيها جنوداً من الأروام إلى مصر وتعبير الوثيقة (ذلك عن أجرة مراكبهم عن حمل العسكر المحضر من الروم للتوجه لمصر المحروسة برسم السفر لئلاهم السلطاني ...) ^(٣) وفي سنة ١١٨٦هـ صدر فرمان من

^(١) الأوجاقات جمع أوجاق وهي فرق عسكرية بلغ عددها في مصر سبع فرق هي - مطرقة - جايوشان - جيلان - صكجيان - مستطيان - جراكه - هريان - فريد من التفاصيل حول دور كل أوجاق يرجع إلى -

حسين المهدي الزورناقي - المصير السابق ص ٩٧ وما بعدها

^(٢) هي كلمة تركية استعملت في اليونانية والفارسية بنفس معناها في التركية وهو نقد بحر جاف هس يعود به السالفين ويقال ألفا هوائية بمعنى البحر المصروع من الحطبة والمعبوز مرتين ويحصل أن تكون مركبة في الفارسية من اثنتي عشرة ومن سيم أي عبور ثلاث مرات .

- د أحمد السعد سليمان المرجع السابق ص ٤٢-٤٣ .

- أدبي خير كتاب الألفاظ الفارسية العربية - الماهر دار العرب للبستاني - الطبعة الثانية سنة ١٩٨٨ ص ٢٥

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد لالشرعية سجل ٤٨ لسنة ١٠٣٨هـ في ١٢٨٧ .

سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ ق ٤٧٧

- محكمة ديماط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠هـ في ٧٥ .

القاهرة كان فحواه إحضار المسافر من جميع الجهات وإرسالها إلى إسلامبول واقتضى ذلك إحضار عدد من المراكب بأجور معطومة حيث يوضع فيها الرجال والسلاح ثم يرحلون إلى دمياط ومنها إلى وجهتهم وحذر الفرمان من التأخير^(١).

ولا شك أن مثل هذه الأكرواع من المراكب حققت المرونة الكافية التي تطلبها حركة الملاحة النيلية خصوصاً في نقل البضائع ونورها وتنوع واختلاف ظروفها الذي تحكمه طبيعة الإنتاج والمعاملات والظروف العامة في مصر.

٢٠ مراكب نقل الركاب والنزلة .

كان نهر النيل الطريق الأكثر شيوعاً لحركة نقل المسافرين بين مختلف النواحي واقتضى ذلك وجود أنواع من المراكب عرفتها حركة الملاحة النيلية في مجرى الضمائية تحت اسم (مراكب المعاش)^(٢) ومثل تلك الأنواع المخصصة لنقل الركاب كان لها فجرة كبيرة مكونة من عدة حجرات وهي ترتفع إلى عدة أقدام وتشغل حيزاً يتراوح بين ربع المركب أو ثلثها الخلفي ويقم بها المسافرون والبحارة بينما توضع بضائع وأمتعة الركاب في باقى مساحة المركب .

وقد انتظمت من خلالها حركة نقل الركاب بين القاهرة وشمس والقوى في صعيد مصر وبلغتها . حيث أشار أبو سالم العياشي في رحلته إلى أن خطاً لمراكب نقل الركاب كان يربط بين دمياط والقاهرة وفي إطاره كانت تخرج المراكب من دمياط إلى القاهرة يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع وقد ذكر أنه يستقل مركبه إلى القاهرة وقد أورد العياشي

(١) دار المطبوعات لمصرية - محكمة الإكستردية الشرعية سجل ١٠ عين ١٩ من تركي

(٢) المعنى مركب بما لموات لإقامة الركاب من المسافرين وتعمل في الرحلات البعيدة

لملاحظته عن البلاد الواقعة على شاطئ البحر في رحلته إلى
بولاق^(١).

كما نقلت لنا إحدى وثلاث مائة مائة الأثرية أن غثا ملتحيا من
تلك المراكب كان يقوم بنقل المسافرين من مينا إلى البلاد الواقعة على
بحيرة المنزلة وإلى الطينة حيث يسكنون البر في طريقهم مر إلى بلاد
الشم^(٢)، وقامت مثل تلك المراكب بدور هام ليس في نهر النيل وحده
ولما في الخلقان والفرع المتفرع منه

لما مراكب التتزه فقد كان منها ما امتلأ حية الأقوم من الباشوات
والأثرياء والأمراء وقد اشارت المصادر المبكرة التي أرخت للفنول
العثمانيين إلى مصر إلى أن المظن سليم أثناء إقامته في مصر كان يقوم
في ذهنية في نهر النيل كان قد بناها المظن الفوري وكانت كلها
مقوومة بماء الذهب بنقوش كالتي كانت في مدرسة الفوري^(٣).

وقد اتخذ حية الأقوم من النيل وسيلة للزهرتهم وبهجتهم مستخدمين
أنواعا من المراكب المجهزة للتتزه والتمتع ومنها نوع حاز اهتمامهم في
العصر العثماني وحل محل حرايق الأمراء والعشائريات التي كانت
تستخدم في العصر الإيوبي والمملوكي^(٤) في التزاهة الليلية وهذا النوع

^(١) أبو سالم العباسي - ماء الوالد المعروف باسم الرحلة العباسية - الجزء الثاني - قاس سنة

١٨٩٨ هـ - ٢٥٦-٢٥٧

^(٢) Vaaqib :- The present state of Egypt or Anew relation of Alate
voyage into that kingdom performed in the years 1672-and 1673 -
London 1678-pp-90-95.

^(٣) أبو رسل الرمال - أسرة المايشروقة السلطان الفوري مع سليم العباسي - قاس سنة
القم عام ١٤٩٠ هـ.

^(٤) القلندي - صبح الأعشى في صناعة الإنشا - الناشر المؤسسة المصرية العامة للكتاب
والفرقة والشر سنة ١٩٦٣ ج ٤ ص ٤٧-٤٨

كان اسمه (القليق)^(١) وهو وإن اتفق مع سميّه المستخدم فسي النقل
 للذي أشرنا إليه آنفاً إلا أنه يختلف عنه تماماً في الوظيفة والدور ، ومن
 النماذج التي استخدمت لنزّهة كبار رجال البيوت المملوكية في مصر من
 ذلك النوع القليق الذي امتلكه إبراهيم بك أبو الشنب أحد كبار الأمراء
 المماليك القاسمية في مصر في الربع الأول من القرن ١٨ الميلادي وقد
 وصفه أحمد شلبي بن عبد القني بقوله (كان له أربع وعشرون
 مجدافاً محلاة بالذهب وكان قد جاءه من البلاد الرومية
 وينديره^(٢) من الحرير)^(٣)

وعرفت مراكب الزينة أنواعاً أخرى في مصر لم تكن مستخدمة فيها
 وإنما انتقلت إليها من جهات أخرى ومن ذلك نوع جاء به محمد بك ابن

^(١) القليق نوع من المراكب التي كانت تستخدم في تركيا ويسمى من يصعد القليقي ويسمى
 مرقاه بالقليقية وله استخدامات مختلفة ، كما يطلق على القارب الصغير الذي يجري في المساء
 بالمجاهيف أو الشراخ وقد حُرِفَت الكلمة إلى (كوث)

- Red House :- op .cit L: p1428.

-عبد علي الأنسي - قاموس النوازي الأسماء في مصنفات اللغات - قاموس تركي علماني
 - هري ص ٩٠

-د أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ١٦٤ .

دار الوثائق القومية محكمة القربة الشرعية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ - ١١٥١هـ ق ٢٥٢ ،
 محكمة بولاق سجل ٦٠ لسنة ١١٠٧ ق ٤٠

^(٢) المجدرة كلمة تركية مشتقة من الإيطالية وتعني الراية أو العلم

-أحمد السعيد سليمان . - المرجع السابق ص ٩٠

^(٣) أحمد شلبي بن عبد القني : أوضح الإشارات ص ٤٤٦

أبى الثعلب أحد أمراء القاسمية من استبول ويسمى (قنجة)^(١١) وقد تلقاها هناك هدية من المصدر الأعظم وكانت قد صنعت على شاكلة (القنجة) التي كان السلطان العثماني آنذاك يستخدمها في نزلاته البحرية وقد وصفها التمردش بقوله (قنجة بعشرين جوز مجانيق مثل قنجة يستلجى بها التي ينزل فيها سلطان لم تساع في مؤخرها غير اثنين والدفاف وهي أعجوبة لم كانت أهل مصر يعرفوا القنجات إلا القباقي وجاب لها ريس وأربعين لوندي^(١٢) وحصل لهم شراويل وضلعان خمري وطرايش ... صارت الرجال والنساء تروح تتفرج عليها ...)^(١٣)

وقد استخدم الأهالي وعامة الناس لنزهاتهم التيلية التي كانوا يعانونها في الأعياد الدينية والموائد والاحتفالات الموسمية كشتم النسيم وفتح الخليج إذبنا ببدء موسم الفريضان وغيرها أنواعا كانوا يستخدمونها

^(١١) القنجة سفينة واسعة لاستعدادات السلطان ذات مقدمة مدية تساعدها في خلق عباب الماء

وهي تشبه الخفاف - د. أحمد السعيد سليمان - المرجع السابق ص ١٧٢
- Redhouse: op.cit - p-1424.

^(١٢) لوندي تسمى المراكب غير المظلمين الذين يستخدمون لإيجاد حالات التمرد التي كان يقوم بها الإنكشارية كما تطلق على المراكب العاملة على المدفعية في الأسطول والسبع معناها لتأصبح

يطلق على البحارة Red House : op. cit p 1645

- د. أحمد السعيد سليمان - المرجع السابق ص ١٥١-١٥٢

^(١٣) التمردش - المصدر السابق ص ٢٠٨-٢٠٩

- الخوري - عجائب الأفكار - الجزء الثاني ص ٢٤٩-٢٣٩

ابن أبي السور الكري - التروحة الزهية ص ٣٠١-٣٠٢

في نهر النيل والأريكية وبركة النيل^(١) وغيرها من القنوات المتصلة بنهر النيل ، وكانت تلك الأنواع تسمى (الهلوك)^(٢).

وهناك أنواع أخرى تسمى (الحرافات) تستأجرها الأسر في مثل تلك المناسبات وتقوم بتزيينها بالأعلام وإضاءتها عند تسييرها حيث يعلنون عن سرورهم وفرحتهم بتلك المناسبات^(٣)

^{١١} كانت بركة النيل حتى نهاية القرن ١٨ بركة كبيرة جنوب غرب القاهرة وكانت تطلق على أرض زراعية يسمونها عام النيل سنوياً وقبل التضييق ، أما بركة الأريكية فكانت إلى الشمال من بركة النيل وكانت أوسع بركة القاهرة وأكثرها اعتلاء بالماء

- فريد من التفاضيل يرجع إلى د عبد الرحمن كي - خطط القاهرة في أيام الجبري - بحث منشور ضمن بحوث ندوة عبد الرحمن الجبري التي أقامتها جمعية التاريخ سنة ١٩٧٤ - القاهرة - المجلة العامة للكتاب ص ٤٦٧-٤٧٠

^{١٢} الهليك تعني حرفياً كما ذكرها ردهاوس في معجمه المتصانكات الحاشية بالجلهات الرحمة ويصرف الفعل إلى غراكب الدولة ولكن الكلمة استخدمت في مصر كسمية لبعض غراكب الدولة لتعامة كما استخدمت بمعنى المراكب الرحمة ومن ذلك ما ذكره الدهرداش عن سفر الصاكر والسفادرة في سفان الهليك

REDHOUSE : -op.cit. p166

-تجد الدهرداش - المصدر السابق ص ٥٤-٥٥-٥٦ .

^(٣) ١ جودر - وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل ص ٣١٦-٣٢١

-الجبري . المرجع السابق الجزء الثاني ص ٦٣١

-الحسن بن محمد النوراني - وصف أفريقيا - ترجمة عبد الرحمن حيد - القاهرة جامعة الإمام محمد

بن سعود سنة ١٣٩٩هـ - ص ٥٩٠

٤- القوارب الصغيرة

كانت لتلك القوارب استخدامات عديدة حيث كانت المراكب على اختلاف وظائفها من الأنواع ذات الأحجام الكبيرة تلحق بها قوارب صغيرة تستخدمها في مآرب شتى منها أنها وسيلة الوصول إلى اليابسة حيث تنقل طاقم المراكب أو المتعاملين معهم من وإلى المركب حين تعجز تلك المراكب عن الاقتراب منها مخافة الجنوح عند ضخالة الماء ، كما تقوم تلك القوارب بنقل حاجات لطاقم المراكب التي تعوزهم أثناء رحلاتهم من مأكول ومشروب من المدن أو القرى المتناثرة على ضفتي النهر.

وقد نقلت إحدى وثائق استئجار المراكب نصاً نستدل منه على ما يؤكد ذلك (.. قد أجز مراكبه الاشكيف يتبعه اشكيف المقاديف ..) والمقصود بالاشكيف المقاديف هو القارب الصغير ، وقد أشارت العديد من الوثائق الخاصة بببوع أو استئجار المراكب الكبيرة ذات الأحجام الواسعة إلى تلك القوارب التي كانت ضرورية لمثل هذا النوع من المراكب وسميت القوارب بأسماء المراكب التابعة لها (القياسة الصغيرة التابعة للقياسة الكبيرة)^(١).

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١١٦ ق ٢٣٤-

٧٢١ ، سجل ٦٨ لسنة ١١٧٤/١١٥٠ ق ٨٨.

-محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ ق ٦٨٦ ، سجل ١٠٤ لسنة

١٠٨١-١٠٩١ ق ٧١٢ - محكمة رشيد سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ ق ١٠١٢

أما الأحجام الأصغر من القوارب فقد عرفتها الوثائق بأنها (الفلاك)^(١) ومفرد تلك الجمع هو (فلوكة) واستخدمت مثل تلك الأنواع في الصيد ونقل الأفراد وخاصة بين القرى على ضفاف النهر وفي الترع والخلجان المتفرعة منه وقد استقل فاتسليب في رحلته إلى قلب الدلتا قارباً منها سار في ترعة نكر أنها تعرف عند الأهالي ببحر بسنديلة نسبت إلى قرية تقع على تلك الترعة إلى الشمال من المنصورة وفي تلك إشارة إلى إطلاق الأهالي على الترعة صفة البحر على سبيل المجاز وقد عرفت بعض الوثائق قطاعاً آخر من تلك الترعة إلى الشمال منها بأنها بحر البرلس ولذلك يمكن القول أن كل قطاع من الترعة أو الخلجان أو حتى نهر النيل نفسه كان ينسب إلى البلد الواقعة على ضفافه .

على أن لونا بدالياً بسيطاً من وسائل النقل عبر النيل عرفته قطاعات من بسطاء الناس ممن أقدمهم الفکر عن استئجار مراكب لبضاعتهم كما كانت ببساطتها ممياً لذلك ومثل هؤلاء كانوا يستخدمون الأطراف ومفرداتها طواف وهو عبارة عن عدة ألوانسي فخارية مقلدة بأحكام يربطونها ببعضها ويضعون فوقها ألواحاً من خشب النخيل الخفيف ثم يضعون عليها حمولات من الأواني الفخارية من أنواعها المختلفة ثم يدفعونها بفروع الشجر وذلك من مناطق إنتاج تلك الأواني في الصعيد إلى حيث تباع في بولاق ومصر القديمة ومدن وقرى مصر على اختلافها

(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١٤٢.

سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٢٧ .

- محكمة النقطة سجل ١٥ لسنة ١١١٣-١١٥ ق ١٣٠

- محكمة رشيد سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ ق ٣٤٧

- محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٧٠ ق ٤٦٦-٤٠٢ .

محكمة المحلة الشرعية سجل ٩ لسنة ١١٥٠-١٢٤٧ ق ٣٠٤

كارسان ليور . - المرجع السابق ص ١٤٠

-Vansleb : op.cit.pp67-68-95.

الواقعة على ضفتي نهر النيل ، وقد تراوح طول الطوف الواحد أربعين وسبعين قلما وعرضه من ثلث إلى نصف القدم ، ويقوم على الطوف الواحد من ستة إلى ثمانية رجال يتخذون مطبخهم ويبترون معاشهم فوق هذا الطوف فإذا ما باعوا بضاعتهم علاوا من حيث جاءوا مسيرا على الأقدام^(١)

رابعاً الموانئ والموارد =

أشرنا إلى الأهمية القصوى لنهر النيل كطريق رئيسي لتجارة مصر الداخلية والخارجية حيث امتدت على شاطئيه وعلى فروعه وما اتصل به من ترع وخطان مراكز سكانية ريفية وحضرية ضمت الشطر الأعظم من سكان مصر ، وعلى هذا ضمت تلك المراكز مراكب وموانئ استقبلت حركة الملاحة الصادرة منها والواردة إليها والمساعدة لها والمنحدرة عنها ولم تستثن في ذلك قرية ولا مدينة وإن برزت لمواط ورشيد وفارسكور وقوة وممنود والمحلة الكبرى ونجوة ومنوف وبهلاق ومصر القديمة وبنى سويف والمنيا والمنفلوط وجرجا وقرص وقنا وغيرها بحكم وضعيتها المحلية ومركزيتها الإدارية والاقتصادية^(٢) وكان ميناء بسولاق على مهبيل الأمثال يخص بالمراكب حيث تمثل الفترة من يونيو إلى أكتوبر

(١) كارساك نيور - المرجع السابق ص ١٤

(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دنياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ - سجل

٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠ - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢

محكمة رشيد الشرعية سجل ٨ لسنة ١٠١٠ هـ ق ١٠٣ - محكمة منفلوط سجل ١ لسنة

١١٦٩ هـ ١٨١

- الحسن الوزان - المرجع السابق ص ٥٧٩ - ٥٨٥ - ٥٨٧

- كارساك نيور - المرجع السابق ص ٢٢٦ - ٢٢٧ .

- جيورج - المرجع السابق ص ٢٩٩ - ٢٣٣ .

موسما لعمل المراكب ذات الأحجام الكبيرة بينما تعمل المراكب المتوسطة والصغرى على مدار العام^(١).

وقد اصطلحت وثائق المحاكم الشرعية على تقسيم تلك الموانئ إلى قطاعات مختلفة ومتعددة بحرف كل قطاع بأته (موردة)^(٢) ويبلغ عرضها من أربعة أذرع إلى عشرة أذرع وطولها من عشرين ذراعا إلى ثمانية أذرع^(٣) وقد نسبت بعض الموارد التي كانت ترسو إليها المراكب التي تعمل في نقل سلع بعضها إلى تلك السلع ومن ذلك (موردة البطيخ ، وموردة الفلال) وبعضها كان أكثر تحديدا مثل (موردة مراكب الرسالة) التي عرفتها وثائق أخرى بأنها (موردة الفلال السلطانية في دمياط) ومثلها (موردة الأنبار الشريفة بمصر القديمة) حيث كانت ترد الالتزامات المعنية من الحبوب من مناطق إنتاجها في الصعيد وقد شكل تجمع لحيد من الموردرات العاملة في سلعة واحدة في بولاق وهي استقبال شحنات القمح ميناء خاصا لتلك السلعة عرفت باسم (ساحل الفلال في بولاق) وعلى هذا تكون كلمة (ساحل) قد حملت معنى ووظيفة الميناء وأية ذلك ما أطلقت الوثائق على ميناء مدينة

^(١) - Nelly Hanna : An Urban History of Bulq in the Mamluk and

ottoman periods . le caire 1983 - pp 27 - 28 .

^(٢) - موارد أى الطرق من الفعل ورد واستطاعت الموارد أى الطرق وأصلها طرق الواووس -

الوعوسى - أساس البلاغة ص ٤٩٩ .

^(٣) - در الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٨٧ لسنة ١١٢٩ ص ٢٥

٢٥١ لسنة ١١٧٠ ص ٢٠٩

محكمة رشيد الشرعية سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ ص ٤٨٩

منوف بأنه (ساحل البحر بمنوف) حيث أشارت إلى مساهمه من الموارد العديدة والمراكب والتجارة ، ومثله كان (ساحل البحر بمنفلوط) الذي أطلق عليه أحيانا اسم (موردة ساحل منفلوط) كما أن كلمة موردة بذلك تكون قد اتسعت وشملت مبنى الميناء ومن ذلك تسمية الوثائق لميناء مصر القديمة السهام بأنه (موردة ميناء مصر القديمة) وكذلك تسمية ميناء قنا بأنه (موردة قنا) كما عرفت بعض الموارد بمن يعتادها من ناحية محددة حيث كان يقصدها الزوار العاملون في الملاحة النيلية والمنتمون إلى جهة بعينها ومن ذلك (الموردة الدمياطية بفارسكور) و (موردة الأحصاص بالأطفيحية بالوجه القبلي) و (موردة السنانية بدمياط) ^(١). أما المراجع التي كانت تختص بحركة النقل في الأماكن المتقابلة من ضفتي النهر فقد عرفتها الوثائق بأنها (المعادي) ومفرد ذلك الجمع هو معية ومن أشهر تلك المعادي (معادي الخيمري) جنوب مصر

(١) - دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية مجلد ٢٩ لسنة ٩٩٨ - ٩٩٩
 - مجلد ١٦٨ سجل ٥٤ لسنة ١٠٢٤ ق ١٧٠ سجل ٧٥ لسنة ١٣٧ - ١٠٣٨ ق ٣٠٨
 سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ - ١٨٧ لسنة ١١٢٩ ق ٦٥ ، ٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠
 - محكمة منفلوط الشرعية مجلد ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٨١ .
 - محكمة بولاق الشرعية مجلد ٥٥ لسنة ١٠٨٩ - ١٠٩٠ ق ١٠١ - سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ - ١١٠٦ ق ٣ سجل ٦١ لسنة ١١٦ - ١١٢٠ هـ ق ٧٤٧
 - محكمة مصر القديمة سجل ٩ لسنة ٩٦٩ ق ١٤٣ - سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢
 - محكمة الباب الثاني سجل ٢٥٦ لسنة ٣٧٣ ق ٣ .
 - Nelly Hanna : - ces . cit pp . 25 - 26 .

القديمة وكان بها مرسى المراكب المخصصة لتعذية الناس والجند بين القاهرة وبلاط الصعيد حيث كان النيل في هذا المكان أضيق فسي مجراه وأسهل في اجتيازه ^(١) وقد نسبت تلك المعادي إلى رجال من عربان الخيبري الذين ينتمون إلى عربان غزالة ويقال أن أول من أدارها منهم هو الحاج علي الخيبري ومنه استقلت اسمها كما كانت هناك معادي أخرى على جانب كبير من الأهمية تربط القاهرة بالهجرة وكانت تسمى (معادي الجيزة) ^(٢) كما عرف النيل معادي مختلفة كان وجودها ضرورياً للربط الاقتصادي والسكاني عبر نهر النيل ^(٣).

وقد كان لزاماً على المراكب على اختلافها ألا ترسو إلا في الموارد المعدة لذلك بحيث كانت عناصر الإدارة وأجهزتها في مختلف النواحي تتصدى لمن يخالف ذلك تكون ذلك ضرورياً لعسليات تقدير الرسوم على المركب وعلى شحناتها بحيث يمثل تجاهل أي مركب لتلك النظم والأعراف إشارة إلى أن هناك محاولة للتخريب أو التهرب من مصاد الرسوم المستحقة على حمولة المركب تؤكد أن تتم ^(٤) بما كان يعنى ضرورة تصدي الإدارة لذلك .

^(١) محمد رمزي - القاموس الجغرافي للبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥

القسم الثاني (البلاد الحالية) الجزء الثالث - الناحية المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤
ص ١٧-١٨

^(٢) القهالي : - المصدر السابق ص ٢١-٢٢ .

المعتمدات - المصدر السابق ص ١٨١-١٨٢ .

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة النقطة الكبرى مجلد ٩ لسنة ١١٥٠-١٢٤٧

- محكمة البحيرة الشرعية سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧

^(٤) دار الوثائق القومية - محكمة دوائر الشرعية سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠-١١٧٢ ق ١٢٩

كارستن نيور - المرجع السابق ص ١٢٩-١٤٠ : ١٣٨

خامساً نظم الملاحة وأساليبها

فرضت طبيعة نهر النيل والدفاع مياهه من الجنوب إلى الشمال نفسها على أساليب الملاحة المختلفة في نهر النيل بحيث كانت المراكب والقوارب المتجهة من الجنوب إلى الشمال تعتمد على اتجاه حركة مياه النهر التي تتدفق بهذا الشكل في اتجاه مستوى سطح البحر المتوسط ، أما في الرحلات التي كانت تسير عكس اتجاه تيار الماء وتتدفق فباتها كانت تعتمد أساساً على قوة الرياح التي إن سكنت كانت قوة الحرارة الجملية وهوائية وساعدهم بدلاً وحيداً إلى أن يتهدد سكون الريح ولهم في تلك أحوالهم المختلفة مثل المجانيب أو المداري أو اللبان^(١).

واتسمت صناعة المراكب بصفة عامة بملاءمتها لصفحة الماء في معظم أحوال نهر النيل وربما زادت حمولات المراكب عن قدرتها وسعتها وفي مثل هذه الحالة كانت المقعدة تفرض بقدراً أكبر في الماء ، وقد أمنت غائلته بينما اسهم الشكل الإسيابي لها في سهولة سيرها على أن الرياح لا تجري دالماً بما تشتهي تلك المراكب والقوارب إذ أن وثائق المحاكم الشرعية سجلت حالات عديدة فيها مراكب مختلفة الحمولة والوظيفة بفعل الريح العاصف الذي إن توافق مع ارتفاع المياه وتدفقها فباته يشكل خطراً كبيراً وكان على شهود الحال أن يتقدموا بشهائنتهم للقاضي الشرعي لإدانة من قصر وأهمل من الرويسا وتسبب بإهماله في إغراق المراكب وإتلاف حمولتها حتى يحاسب بما يستحق أو لتكراسة ساحة من كان الغرق بفعل لا طفلة له على دفعه .

^(١) سبق تعريف المدري أما المجانيب فإن طرفها مجداف وهي قوارب من الخشب ذو محركات مسطحة توضع أطرافها المسطحة في الماء ويدبها على نوات محشية في المراكب وتستخدم لدفع المياه عكس اتجاه المركب أو القارب أما اللبان فهو جبال تربط في صاري المراكب ويقوم الوثنية بجر المراكب منها سيراً على الأقدام على شاطئ النهر وذلك في حالات سكون الريح - مقابلة مع الرويس الأباصري بردهم حبة والرويس أبو الحسن ١٤٤١٠ - مقابلة مع أبو الحسن - المرجع السابق ص ١٢٠ .

وقد أظهرت إحدى الوثائق دور الشهود وطريقة استدعائهم بقولها ضمن رصدها لأحداث غرق مركب (من نوع التقيزة) كلفت محمداً بقتال للطاهر الرئيسية ومخازن القمح الكائنة بمصر القديمة والتي عرفتها الوثائق بأكثر من تسمية مثل الأتبار الشريفة أو الطاهر الشريفة أو الشون السلطانية وقد جاء في تلك الوثيقة (حضر مندوب من قبل علي أغا الناظر على العنبر الشريف بمصر القديمة لكشف وسماع أخبار الرويسا الدين كانوا حادين مع المركب الفارق بما شاهدوه وما يملوه من ذلك وكتابه حجة في ذلك لتعرض على من له ولاية الأمر) وتمثلت طوبة المهملين من الرويسا في إلزام القاضي لهم بأداء ثمن المركب وحمولتها لأصحابها .

وقد أجمل شهود عيان سجلوا شهادتهم عن غرق مركب كان يعمل ١٩٥ أردبا من القمح بولاية الأشمونين في طريقه إلى مصر القديمة لسبب غرق ذلك المركب بقولهم (كان ذلك بسبب الريح العاصف وتراكم الأمواج) وفي تفصيل أوسع وصف آخرون غرق مركب التجأ إلى الشاطئ عند اشتداد الريح إلا أنها دفعت مركبا أضخم وأكبر حجم بحارته عن السيطرة عليه حين اجتمعت عليهم غضبة الريح وسرعة التيار فاندفع المركب إلى أن اصطدم بالمركب الرئيسي عند الشاطئ فأغرقه وصف هؤلاء تلك الحادثة بقولهم (كان القايق المرقوم مسترا بجانب البر فإذا بالمركب الكبيرة منحدره عليه بمساعدة قوة الماء والريح فتوق القايق) وعلى ذلك أثر الكثير من الرويسا وأصحاب المراكب أن تتوقف مراكبهم في فصل الشتاء عن العمل وأطلقت

الوثائق على المراكب في مثل تلك الحالات بأنها (ليس التجسير) لو (المركب المجرة)^(١٦).

لما في زمن الفيضان فقد كانت النوامات الناشئة عن سرعة انقشاع الماء من الجنوب إلى الشمال حيث العصب لشكل خطراً كبيراً كان سبباً في اصطدام المراكب ببعضها أو بجزر نشئة في عرض المجرى السائي أو بالشواطئ ، وقد أدى ذلك إلى مشاكل كبيرة لحركة الملاحة وإن كانت مهارة الرويس قد قللت إلى حد كبير من ذلك الخطر^(١٧) وقد رصدت أحد الوثائق لشهود عيان رأوا صراع رويسا وبهارة أحد المراكب المحملة بالقمح وهي في طريقها به للأنبار الشريفة^(١٨) وذلك للحوالة دون غرق مركبهم لذلك السبب حيث نقلت عنهم الوثيقة ما يلي (أفروا أنهم شاهدوا المركب المذكور وهو منحدر سريع الجرى إلى أن وقف على الرملة فعالجه الرئيس المذكور وجماعته إلى أن خلاص من

(١٦) - التجسير هو إزال أشعة المراكب وسائر مهماتها أثناء تعلم السفر

- أحمد تيمور ياشا - معجم تيمور الكبير في الألفاظ العامة - إعداد وإطلاق وحسين نصار

- هيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤ - الجزء الثالث ص ٣٩

^(١٧) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القلعة الشرعية سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨٩ هـ -

١٨٩١ هـ في ١٨٩١

^(١٨) - الأنبار الشريفة هي عتارن واسعة كانت عمدة لاستقبال وتخزين الحبوب القادمة من الصعيد والوجه البحري كضرائب عبية وهي لعل بذلك عززوا اسمائها لصر ولبلاد الحرمين الشريفين ولندوة العصاية ويشرف عليها (أمين الأنبار) وقد أطلق عليه أيضا (أمين الشؤون الشرعية) كما عرفت بعض الوثائق تلك الأنبار بالغا (البحر الشريف)

- SHAW : - op . cit . p 350 .

ذلك وابتمد وأراد أن يدخل به بر السلامة فغرق وامتلأ بالماء بقضاء الله وقدره من غير ضيق لأحد ... (١).

وللأسباب السابقة إضافة إلى سبب أملى سوف نشير إليه في حديثنا عن أمن الملاحة التلوية كانت المراكب تسير في جماعات متقاربة وذلك لكي تقدم العون لمن تحتاجه منها (٢) على أن مؤثرا سلبيا أثر على حركة الملاحة في فرع دمياط زمن للتعاريف حيث يقل الماء في هذا الفرع الأمر الذي يؤدي إلى جنوح المراكب الكبيرة ولا يسمح بالملاحة إلا للأصواع صغيرة الحجم مسطحة الشكل (٣).

وقد أسهم خلوج الفرعونية الواصل عبر الدلتا بين فرعى دمياط ورشيد (٤) في تلك المشكلة وذلك لانخفاض مستوى سطح الأرض في رشيد عنه في دمياط وهو الأمر الذي كانت الأجهزة الإدارية تنصدي له بسد مدخل الخلوج من جهة دمياط . وقد سجل الجبرتي في تاريخه لانسر انخفاض مستوى الماء في فرع دمياط بقولسه (ألقطع الجالب من جميع النواحي إلا ما تحمله المراكب الصغار بأضفاف الأجورة

(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة السجل السابق ولفس الوثيقة السابقة .

بولاق سجل ٦٠ لسنة ١٩٠٧ - ١٩١٤ في ٣٢٤ .

(٢) - كارسن ليور - المراجع السابقة ص ١٣٠ .

(٣) - كارسن ليور - المراجع السابق ص ١٣٩ .

(٤) - نسب خلوج الفرعونية أو فرعة الفرعونية إلى كفر الفرعونية وهي تشق جنوب الدلتا في عيط مائل من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي وذلك عبر منجدة موف بادنة من جهة فرع دمياط قرب قرية يروش منبهة إلى قرية نادر على فرع رشيد ... فريد من الطاعيل يرجع إلى - هيلين آن ريفلين - المراجع السابق ص ٣٢٤ - ٣٢٧ .

وتستغل دواوين المكوس ... (١) على أن ظروفها وأمسيتها مختلفة. تطبق بعضها بالضرائب والرسوم والتفريغ والمصاردة والسفرة وتطبق البعض الآخر بظروف الأمن وتقلبت السياسية قد أسهمت في التأثير الإيجابي أو السلبي على حركة الملاحة في النيل في مصر العثمانية وهو ما سوف نلحظ له في حديثنا عن الملاحة من حيث الاستثمار والدور الاقتصادي والضرائب والمخارم وظروف الأمن المتقلبة التي عرفها ذلك النشاط .

(١) نقل الجبرتي وصفا دقيقا لذلك مع كيفية الحلال مدخل خراج الطرغونية ومن مراد بك وكيف اضطروا للاستعانة بخوفاً آسية لصداده دون جدوى ... ولزهد من التفصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :

الجبرتي - عجائب الآثار جـ ٣ ص ٥٤٩ - ٥٥٠

المجلد الثاني

التصاريص الملاحية النجيلة

« تمديد »

نظم الاستثمار

فئات المستثمرين

العوائد الاقتصادية للاستثمار في المراكب والقوارب

تمهيد

أسهم تنوع النشاط الاقتصادي في مصر العثمانية سواء الزراعي أو التجاري أو الحرفي إضافة إلى وضعية مصر المتسيرة على خريطة التجارة الدولية بين الشرق والغرب والتي شهد القرنان ١٧ ، ١٨ الميلاديان تحولها بعد أن تجاوزت محطة اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح والتحول الجزئي للتجارة الدولية عبره ، أسهم ذلك كله أسهما كبيرا في الدور الذي اضطلعت به الملاحة الدولية في مصر في تلك الفترة وقد اجتمع إلى ذلك كون تلك النشاط الهام قد شغل الحظ الأوفر من حركة النقل للتجارة في مصر العثمانية بنوعيهما الداخلي والخارجي ولذلك لاتساع وشمول النقل المائي بشكل لم يستغرق معظم المراكز الميكانيكية في مصر فحسب وإنما وصل ذلك كله بالمنفذ الرئيسية لتجارة مصر الخارجية عبر دمياط ورشيد والإسكندرية .

بقى القول أن الأمر على هذه الشكلة قد جعل الملاحة الدولية تمثّل ميدان رحبا وسوقا رابحة وخصراً فاعلا وجلبا لحركة الاستثمار وذلك على مستوى مختلف العناصر المشاركة في صناعة الاقتصاد المصري في العصر العثماني ، ولما يلي نتناول هذا الدور الذي أسهمت به الملاحة الدولية في تلك الفترة باعتباره أن المشاركة فيها والاستثمار من خلالها كان عملا يحقق حوائد هامة للمشاركين فيه والجهات المضنة به كما نعتي بظبيعة تلك النشاط والمؤثرات التي أثرت عليها إيجاباً وسلباً .

أولا نظم الاستثمار

عرف الاستثمار في الملاحة التولية أنواعا مختلفة وأنشطة متنوعة شملت التملك والاستثمار والمشاركات والمبيعات في المراكب والقوارب حيث أغرت الأرباح الكبيرة^(١) التي كان يحققها الاستثمار في المراكب قطاعات مختلفة ومستويات متعددة على المشاركة في ذلك النشاط ، وإضافة إلى ممتلكي المراكب والقوارب من الرويسا والبحارة الذين كان من الطبيعي أن يكونوا في طليعة المستثمرين بالتملك فإن عناصر مختلفة ممن لا يمتنون تلك المهنة تملكوا المراكب والقوارب وأكلوا في ذلك إدارتها لمن يثقلون فيه من الرويسا والثوتية من الأجراء وقد كانوا يتعاملون معهم مشرطين شروطا تضمن سلامة رأس المال المتمثل في وسيلة الاستثمار ووصول عوائد الاستثمار إليهم على حين كفلت الجهات الإدارية وفصاة الشرع في المحاكم المختلفة الوفاء بتلك الاتفاقات وقد مثل ذلك عنصرا لا يمكن تجاهله كواحد من أهم العناصر المشجعة على تهيئة المناخ المناسب للاستثمار في المراكب والقوارب .

ولتحقيق مزيد من الضمانات التي يأمن بها بعض المستثمرين بالتملك من غير العاملين الفعليين في الملاحة فإنهم قد لجأوا إلى مشاركة الرويسا في رأس المال المستثمر بالنسبة متفاوتة^(٢) وعلى سبيل المثال

(١) - انظر حديثا عن العوائد الاقتصادية لذلك الاستثمار وفئات المستثمرين في نفس الفصل

(٢) - اعتمدت نظم الاستثمار في المراكب - كل مركب أو قارب مهما اختلف حجمه وسعره وتورده يعمل وحده قدرها أربعة وعشرين ليرما ويعمل كل قارب أربعة وعشرين سهما ويخصص كل مسطر بعدد من القوارب يناسب المبلغ الذي شارك به في اعملاك تلك الوحدة وتراوحت المشاركات بين ثلث القوارب الواحد وثلث باقي القوارب ، وقد رصدت بالوافق حجم المشاركات في الوحدة الواحدة وهي المركب أو القارب حيث تراوح المشاركون بين الإثني والعشرة في المشاركين ويناسب كل مشارك على قدر ما يملكه فيما يخص المركب أو القارب من أرباح وما يخصه من خسائر وما يربط عليه من اعباء وعراقب

شارك ستة أفراد ما بين رويسا وتجار وعسكر في تملك مركب من نوع اشكوف على حين شارك ثلاثة في مركب آخر ، وفي مثال آخر شارك ريس المركب بأربعة قرابط في المركب الذي يتولى قيادته لشركائه.

على أن نظام الاستتجار قد شكّل القدر الأكبر من حركة الاستثمار الاقتصادي في المراكب ويرجع سبب ذلك إلى اتساع قاعدة التملك لمن لا يمتثلون المهنة وذلك سعيا وراء عوالتها وكان ذلك على حساب نسبة الممتلكين من الرويسا والبحارة والنوثة من العاملين الفطيين في مجال الملاحة النيلية .

وقد أسهم ذلك في تشييط حركة الاستثمار في الملاحة وارتفاع دورها وتزايد أعداد وأنواع الاستثمار متمثلة في المراكب والسوارب والمستثمرين وقد نصت معظم وثائق المحاكم الشرعية المتضمنة لعقود استتجار المراكب على مدة محددة تمثل مدة كل عقد وهي ثلاثة عشر شهراً وإن رصدت وثائق أخرى قليلة لحالات استتجرت منها المراكب لمدة أقل^(١) .

وكانت هناك شروط وإجراءات تتم في حالات البيع أو الشراء أو المض المشاركات أو الاستثمار أو المشاركة أو المحاسبة على عوائد المراكب تحدد نوعية المركب وطوله وحالته وهيلته وثمنه وعلاقده ونفقاته وحصص كل شريك وطريقة أداء قيمة الاستثمار التي غالبا ما كانت على

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ في ٨٨ ، ٩٦٢ - ٩٧٦ -

١٢٠٦ - ١٢٢٣ - ، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠ - ١١٧٤ في ٦٢٨ - ٦٨٨ -

محكمة مصر القديمة سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ - ٩٧٠ في ٣٦ - ١٢٦ - ١٣٩ - ٢٠٠ -

٢٤٥ - ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨٢ - ١٠٩١ لسنة ١٤٢ - ٧١٢ - ٧٧٧ - ٨٥١ -

محكمة الباب العالي سجل ٢٠٥ لسنة ١١٣١ في ٢٨٢ -

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥٥ في ١٢ -

١٠٣٥ - ١٠٤٦ - ١٢٨٣ -

الأساط تسند على حد تعبير الوثائق (سلخ كل شهر) أي في نهايته وتحتصر تلك العقود عدة المركب وألته وتجهيزاته وتلتزم المستلجر بتسليمها في نهاية مدة الإيجار كاملة بحالة جيدة ويوضح كل عقد ما اتفق والتزم به كل طرف بخصوص الضراب أو الرسوم أو الأعباء^(١) والتي كانت تؤثر بشكل كبير في قيمة مبالغ الاستئجار إن التزام بأدائها المستلجر وكانت مسألة خضوع المركب للحماية من عهده والقيام بأعباء نقل العيوب الرسمية (الرسالة) أمر لابد من استيضاحه وتبيناته في حالات الاستئجار.

أما عقود المشاركة فكانت تحدد الأنصبة وتتضمن المحاسبات على عوائد المراكب وتعتبر المركب موضع العقد هي الضامن لأداء ما عليها

“نوعت الضرائب والعوائد الرسمية وغير الرسمية والأعباء القدرة على تحصيل المراكب إما الحماية إما كانت رسوما على مختلف الأنشطة يطاعها بعض أصحاب السفود من عناصر الجهار الإداري والعسكر لأنفسهم بدون وجه حق وكان ذلك في مقابل إباحة الحماية على الحرفين أو التجار أو أصحابهم من بعض الأعباء ثم تطورت إلى رسوم وعوائد تدفع بلا مقابل . أما الرسالة فهي عملية نقل العيوب المؤداة كالتزام عيني عن مناطق انداجها إلى الأنبار . الشريعة في عصر القديعة وقد أقرام القاصون هي إدارة تلك العملية من أخوات الرسالة وأسلها كل مراكب النقل ينقل حوئين وذلك بأسعار رمزية تتكون من الأعباء المطلوبة عنها عليها وسوف تصول شرح ذلك تفصيلا في حينها عن الضرائب والعوائد والأعباء المفروضة على حركة الملاحة البحرية وتزيد من التفاصيل حول الحماية وطبيعتها وأسلها ونتائجها يرجع إلي .

– الدكتور عبد الحميد حامد سليمان – الحماية والقرارم في مصر في العصر العثماني – المجلد الثاني – المراجعة العربية للدراسات المصرية العدد ١٧ ، ١٨ – القاهرة مؤسسة الصميم – تونس سنة

١٩٩٨ م ٢٣٣ – ٢٧٢

من أعباء ورسم بحيث رصنت بعض الوثائق حالات بيعت فيها بعض المراكب وفاء لما عليها من ديون وأعباء وضرائب أما عقود البيع والشراء فلا بد أن توضح حالة المركب ونوعها وطولها وثمنها وبائعها ومشتريها على اعتبار أن تلك العقود كانت تمثل السندات الرسمية الدالة على ملكيتها لدى أصحابها وعليها المعمول حين تقع منازعات على ملكية العين المباعة ، كما تشمل عقود البيوع والشراء حصراً كاملاً لأنها وتجهيزاتها وبيعاً دقيقاً لما تأخر عليها من عوائد أو رسوم أو حمل رسالة أو غير ذلك . وقد رصنت وثائق المعاكم الشرعية المختلف تلك الحالات رسداً دقيقاً ومكرراً بحيث بدا الأمر لتكراره عرفاً ثابتاً ونظاماً معروفاً مستقراً وإن حصلت بعض التعالقات شروطاً خاصة أملتها ظروف خاصة^(١).

على أن اتساع وتنوع قاعدة الاستثمار والمستثمرين في المراكب بشكل شمل قطاعات واسعة من المجتمع المصري في العصر العثماني

(١) دار الوثائق القومية - محكمة رعيد الشرعية سجل ٤٦ لسنة ١٠٣٥ في ٨٩٧ - ١٠٥٧

- ١١٠٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٧٦ في ٤٠ ، وسجل ٥ لسنة ٩٧٨ في ٤٧ ، وسجل ٨ لسنة

١٠١٠ في ٢٢٦

- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ في ١٠٤٦ - ١٠٥٩ - ١٢٦٧ -

١٢٨٣ - ١٣٥٧ - ١٤١٩ - ١٤٣٧ - ١٤٩٦ - ، سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣

- سنة ١٠٥٦ في ٣٧ - ٤٧ - ٦٢ - ٤٦٨ - ٤٨٠ - ٤٩٢ - ٥٠٢ - ٥٠٩ -

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ في ٨٨ - ٥٠٩ - ٦٧٧ - ٧٠٤ - ٧٣٩ -

- ٩٣١ - سجل ٦٨ - لسنة ١١٥٠ - ١١٧٤ - في ٦٣٨ - ٦٨٨ -

يقتضينا أن نلجأ للجهات الرئيسية التي أسهمت بنور واضح في هذا النشاط .

١٠ الاستعمار الرسمي .

حينما دخل العثمانيون إلى مصر وتحولت بعدها إلى ولاية عثمانية وجدوا أن النظم المملوكية قد اهتمت بتأمين حاجات مصر من القلال وذلك بالاهتمام بالمخازن الموجودة في مصر القديمة التي أطلقت عليها مصادر تلك الفترة اسم .. (أهراء القلال) وأولكت إدارتها إلى متولي نظر الأهراء الذي كان مسئولاً عن تحصيل القلال الواردة كضرائب عينية من مناطق الإنتاج خاصة في الصعيد مصر كما كان مسئولاً عن تكبير وتوزيع تلك^(١) .

وقد أولكت الإدارة العثمانية لمصر تلك المسئولية لأمين الشئون السلطانية وقد حدد قانون نامة مصر مسئولياته^(٢) وجاء منسها (عليه

^(١) فريد من التفاصيل حول نظم الإدارة في مصر المملوكية وحاضر إيرادات ومصرفات الدولة يرجع إلى د . السوي بحاصل - النظم المالية في مصر والشام من السلاطين المماليك - مسلة تاريخ المصريين - العدد ١١٨ - المجلة المصرية للكتاب ص ١٩٩٨ - ص ٣٨ - ٤٢

^(٢) - يعزى النظم الإداري في مصر العثمانية إلى واضعه الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي قدم إلى مصر في ذي الحجة سنة ٩٣٠ هـ / ١٥٢٤ م وذلك بعد القضاء على حركة التمرد التي قادها أحمد باشا الخان وقد وضع هذا النظم معتمداً بشكل كبير على نفس النظم التي كان معمولاً بها من الجراكسة والتي مثلت مصدراً أساسياً لخواص ويود قانون نامة مصر العثمانية لنظم الإدارة لمصر العثمانية وفريد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى

د . سيد محمد السيد - مصر في العصر العثماني في القرن ١٦ (دراسة وثائقية في النظم الإدارية والقضائية والمالية والعسكرية) - الناشر مكتب مغبوي - القاهرة سنة ١٩٩٧ م ١٢٤ وما بعدها

إحصاء عدد السفن الخاصة وما يمكن أن تحمله من غلال ترد إلى العنابر الأميرية من ولايات الصعيد والفيوم والبهنسا وأشمونين ومنفلوط وباقية الولايات الأخرى وحساب عدد مرات السفر التي يمكنها أن تقوم بها في العام ... وإن لم تكف هذه السفن استأجر سفناً تجارية وقدر حمولتها كذلك واجتهد في نقل الغلال السلطانية إلى العنابر بقدر المستطاع لكي لا تبقى حبة واحدة خارجها ... ^(١) وقد وُفق واقع الأمر ما افترضه ذلك القانون حيث قامت المراكب التابعة لجهة الأنبار الشريفة والممولة شراء وإدارة من الخزينة السلطانية والموارد المالية العامة في مصر بقدر كبير من تلك المسئولية وقد عرفت الوثائق تلك المراكب بأنها (السفن السلطانية) أو (المراكب الجارية في ملك السلطنة الشريفة) وكان الإشراف على تشغيل وشراء وبيع تلك المراكب يعقد لأغاة الرسايل الذي يعمل تحت إشراف الباشا باعتباره أن من أهم مسئوليات الباشا تأمين واردات القمح إلى العنابر الشريفة بمصر القديمة ثم تأمين إرساليات الحبوب إلى الحرمين الشريفين .

وقد نقلت الوثائق دلائل متعددة على تلك العلاقة والمسئولية ومنها وثيقة تتضمن بيورلدي من الوزير أبي بكر باشا إلى الأمير محمد أغاة الرسايل ببولاق لبيع بعض المراكب التي تمت مصلحتها وفاء لما عليها من الذكومات مائة لم تسدد لحساب المبري وإليهم الأمير أحمد أغاة

^(١) د أحمد فؤاد مرعوي - قانون نامة مصر ... الذي أصدرته السلطان القانوني

حكيم مصر - ترجمة وتعليق - د أحمد فؤاد مرعوي - القاهرة مكتبة الأنجلو - سنة ١٩٨٦

الرسائل في فترة أخرى بيع مركب شختور وصفته الوثيقة بأنه (جاري في تصرف السلطنة الشريفة^(١)) .

وقد تحدثت مهام تلك السفن في المهمات السلطانية الرسمية من نقل جنود أو حبوب أو بارود أو غير ذلك كما تولت الإدارة العثمانية في مصر تلك المسئوليات أهمية قصوي وجعلتها من أخطر المسئوليات حيث أظهرت ذلك العديد من الوثائق وعلى سبيل المثال تضمن أحدها خطا شريفا إلى المسئولين عن إدارة وصيانة المراكب السلطانية جاء فيه .. (ليس بخاف عليهم أن من أهم المهمات وأعظم العلمات عمارة

المراكب السلطانية وإحضار الغلال الديوانية من أقاليمها) واقتصر عمل المراكب السلطانية على تلك المهام دون غيرها وقد نقلت إحدى الوثائق حالة تم فيها اصلاح وترميم ' عمارة ' مركب زهوري حمولة ١٢٠٠ أردب من القمح ويشبه مركب صغير (قيسية) لحساب جهة الخبر الشريف وقد اشرف على تلك العملية الأمير أحمد أمين الترسانة السلطانية وحددت الوثيقة نطاق عمل ذلك المركب ورياسته ومسئوليتها ولحالت جاتها من نظام العمل في المراكب الرسمية بقولها (هو رئاسة محمد بن مطر البرنسي وعليه حمل غلال السلطنة الشريفة على ظهر المركب المذكور من الوجه البحري والخروج من عهدة ذلك بتمامه وكمالها لجهة الخبر الشريف السلطاني أسوة أمثاله ..)^(٢) كما رصدت

^(١) - دبر الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٦٢ لسنة ١١٠٧ ق ١١٢ ،

سجل ٦٦ لسنة ١١٣٩ ق ٣٧٩ - ١١٤٣

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دعايا الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥ ، ١٠٤٦ هـ

ق ١٨٢-٢٥٢ البيروني هو أمر سلطاني صادر من الصدر الأعظم في استبول أو من الباشا ، أما فرمان فهو أمر قيادة أو مرسوم سلطاني عالي أو تكوين يقوجه لاجل حكر مصر ومن

وثيقة أخرى في تفاصيل أوسع لعملية تعاقد فيها أمين الرسالة (الأمير عابدين بك أمير اللواء الشريف السلطاني والمتحدث على العنبر الشريف وأمين الرسائل السلطانية) وذلك باعتباره المسئول والمشرف على المراكب السلطانية مع اثنين من الرويسا الذين أوكل إليهما هذا التعاقد مسئولية قيادة هذين المركبين وقد جاء في نفس نص الوثيقة ما يحدد دورهما ومسئوليتهما أمام المسئولين وهو (عليهما السفر لإحضار الغلال السلطانية وحمل الرسالة من الوجه القسلي إلى العنبر الشريف بمصر المرقوم شيئاً وأن يوسقا بمركبيهما وسق السلامة وعموم البحر

الجهاز القضائي والإداري تحكم الوجهة الدينية للدولة العمالية إلى أحد أفراد الجهاز الإداري
Redhouse :- op . cit p1379

محمد علي الأسى - الإداري اللاصقات في صفحات الصفات ص ١٣٧ أُلغا تجمع على أخوات وهي كلمة متعددة المعاني وتطلق على الرئيس والقائد وجميع القليلة كما تعني القدام عظام إسرائيلية تنسب إليها عمل ألغا دار السعادة وألغا الرسالة أما ألغا الرسائل فإنه الرئيس المباشر لأعداد من المعاونين يسعون بأخوات الرسائل وهو المسئول عن تنظيم عملية نقل الأخويات التي تحمل جندياً من العنبر إلى القبة والإشراف على ذلك ، كما كان له مسئوليات أخرى وكانت تلك المهمات من مسئوليات أمين البحرين إلا أن تسميته تطورت إلى الدور الأهم وهي أُلغا الرسالة

د أحمد السيد سليمان الرجوع السابق ص ١٧-٢٠

- Red House : - op . cit . p 146 .

فريد من التفاصيل - أنظر حديثاً عن الجهاز الإداري المشرف على الملاحة وهي التطوير التي خلقت به -

وكل ذلك يرجع إلى shaw:-op . cit pp 81-138-139.

الأعظم وألا يوضعا بالمركب المرقوم شيئاً ما عدا العلال السلطانية
الجارية بها العادة بغير رأيدي علي ذلك والخروج من عهدة ذلك لجهة
السلطنة الشريفة^(١).

وقد لعبت تلك المراكب دوراً هاماً وإساسياً في الملاحة النيلية وعلى
سبيل المثال بلغ عدد المراكب السلطانية التي كانت تنقل القلل من مصر
القديمية إلى دمياط سنة ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م ستاً وثلاثين مركباً وذلك
تمهيداً لنقلها إلى استنبول وبيس وغيرها من بلاد الأناضول وذلك
بإشراف الأمير يوسف أمين الشون السلطانية ، وقد كانت الإدارة في
مصر العثمانية تستكمل حاجاتها من المراكب والسفن بالشراء والمشاركة
في مراكب مع آخرين من الرويسا وغيرهم إضافة إلى ما تقوم بهالشاته
لحسابها الخاص من المراكب ومن ذلك قيام وكيل الأمير إيواط بك
النفتردار بشراء مركب عقيب ونصف مركب شسختور ونصف نقيرة
ومركب آخر وقازيه^(٢) بأموال من إيرادات الخزينة السلطانية تنفيذاً
ليورلدی حملة إليه اغا الرسايل السلطانية .

ولم يقتصر عمل تلك المراكب على نقل الحبوب والبضائع الرسمية
وأما قامت بدور بارز في نقل الجنود للحملات العسكرية التي كانت
تخرج من مصر للمشاركة في الجهد العسكري العثماني وقد عرفت
لدمرداش المراكب السلطانية التي تقوم بذلك الدور في أحد أنوار
عملها بأنها (سعاين البليبات) وذلك حينما حملت تلك المراكب ثلاثة
آلاف من الجنود بقيادة إبراهيم بك أبو الشنب وأحمد بك منوفية من

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ ق ٩٤-٩٤

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥هـ-١٠٤٦

بولاق إلى رشيد تمهيداً لاندماجها إلى فيودان بلشا في إحدى العمليات العسكرية وفي تفسير كلمة (بولوك) أنها تعني السفن التابعة للحكومة ^٥ على أن الاهتمام الكبير من الإدارة العثمانية بالسفن السلطانية سواءً وإصلاحاً ومشاركة قد تراجع في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وبلغ ذلك التراجع مداه في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي الذي شهد زيادة الاعتماد على المراكب التجارية وتزايد عمليات السفرة والصيانة والأصحاء عليها بشكل تحول معه مفهوم الرسالة إلى معنى المصادرة المؤقتة أو السفرة الموسمية وقد أثر ذلك سلباً في الاقتصاديات الملاحة النيلية وقُلل من عوائد الاستثمار فيها خصوصاً مع تزايد الرسوم والضرائب الرسمية وغير الرسمية .

٢- الاستثمار غير الرسمي :

وفيها تعددت وتنوعت العناصر المشاركة التي لم تمنعها وظفتها الإدارية أو العسكرية أو مكانتها العلمية أو الدينية من المشاركة في الاستثمار في المراكب تملكاً ومشاركة واستجاراً وتمثلت تلك العناصر فيما يلي :-

أ- رجال الأوجاكات العسكرية

نظم قانون نامة سليمان العلاقة بين رجال الأوجاكات والأهالي إذ نعت على منع أفراد الأوجاكات من العمل في التجارة أو ممارسة البيع أو الشراء وغير ذلك من الأعمال المدنية إلا أن تراجع طقوضة العثمانية ابتداءً من النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي قد فتح الباب أمام تلك العناصر للدخول في تلك الأنشطة على نطاق واسع ^(١) .

(١) أحمد النمراني - الدولة العثمانية ٥٢-٥٥-٥٦ .

- Redhouse :- op. Cit p116

^(٢) د. عبد الحسيّد حامد سليمان - الحماية والنظام في مصر في العصر العثماني -

٢٤٥ ٢٥٥ .

ويحكم احتكاكهم بالملاحة مراكبها ورويسا وإدارة وإصلاحاً كان في
 طليعة رجال الأوجاق الذين شاركوا بحظ والف في تلك النشاط كبار
 رجال أوجاق عزبان وأوجاق مستحفظان^(١)

وقد رسمت العديد من الوثائق عبر سنوات النصف الثاني من القرن
 ١٧ الميلادي ومعظم سنوات القرن ١٨ الميلادي أمثلة ونماذج مختلفة لم
 تشمل أعلى درجات الهرم العسكري في كل أوجاق وحسب وإنما شملت
 عناصر ذلك الهرم على اختلافها وأسهم كل عنصر بحسب إمكانياته
 وقدراته وما خوله له موقعه من النفوذ والثروة ، ومن ذلك تملك (الأمير
 مصطفى كتحداً باب الشؤون الشريفة بمصر القديمة)^(٢) كالعديد من

^(١) كانت الفرق العسكرية العثمانية (الأوجاقات) بمصر تتكون من سبعة فرق هي مطرقة
 وجاويشان وجنيان ولنجبان وإخراكية وعربان ومستحفظان ، وقد انحرفت تلك الفرق في
 النشاط الإداري كمنزعين ونجار على حساب دورهم العسكري خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي
 ولطامس ، النفوذ ومقاطعات الإلزام كل حسب قلة ومكانة قادته وبعض أوجاق عربان بمقاطعة
 (البحرين) والمعروف لمراكب) وهي المنظمة للإشراف البحري والإداري على حركة الملاحة
 وحكم كبار رجاله منصب أمين البحرين وأمين الرسالة والمعلمين ، وشاركهم على اسماء
 أوجاق الإنكشارية (مستحفظان) الذي امتاز بمفرداً بمقاطعات الإلزام في جميع الموانئ عدا
 السويس ، لؤيد من الطاهيل يرجع إلي :-

- أحمد خلي عبد النبي - المصدر السابق ص ١٥٩-١٩١-١٣٨-١١٢

- النقيباني - المصدر السابق ص ٢٤-٥٥-٥٧-٦٠

- حسين أحمد الروزنامي - المصدر السابق ص ٢٢: ١٧

- عبد الحميد حامد سليمان - الحمايات والمعلم ص ٢٤٥-٢٥٤

^(٢) كلمة كتحداً تتكون من كد عبداً وتعني رب البيت واتسعت مدلولاتها فكانت تطلق على
 نائب القودات وتحولت إلى (كتحدا) على أنبسة العامة ثم تحولت إلى المدمر أو شيخ المقاطعة أو
 النائب وغير ذلك وهي هنا تعني نائب أمين الأتباع المسئول الأول عن الشؤون بمصر القديمة

المراكب المتنوعة وتأجيرها لحد من الرويسا وأقبل الشهابي أحمد بن محمد الشهير بالغوري^(١) بالمشاركة في امتلاك بعض المراكب في نهايات القرن ١٧ الميلادي إلا أنه مع بدايات العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي كان قد تيسعت ثروته حتى غدا صاحب أسطول كبير من المراكب نقل البضائع.

وقد عاصره وحذا حذوه زميله الحاج عامر بن سلطان وكان هذا الرجل قد بدأ ظهوره كأحد الرويسا للمراكب وعرفته إحدى الوثائق بأنه (من أهالي ناحية كوم أدرجة بالوجه القبلي) ثم استقر بمصر القديمة واتسعت ثروته وانتسب إلى أوجاق عزبان وأصبح أحد المعرفين التابعين لأمين البحرين وقد استغل هذا المنصب إضافة إلى علاقاته الواسعة فأصبح ذا شهرة كبيرة ، ووصفته العديد من الوثائق انطلاقاً من وظيفته ومكانته بأنه (المعروف بباب أشاة الرسالة) وعلى ذلك امتلك الرجل أسطولاً كبيراً من المراكب واحتكر عمليات نقل البضوب الزائدة عن

Redhouse :- op . cit p1525.

^(١) عمل هذا الرجل كأحد المساعدين لأمين البحرين الذي تحولت مسئوليات منصبه بعد ذلك إلى أبا طاة الرسائل وأطلقت الوثائق على هؤلاء المساعدين صفة (المرطين) وفردتها للمعرف وهي وظيفة ترتبط باسم خالها

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق ٢٨٢ -

٤١٦ سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦ ق ٢٣٤

الكميات التي تحملها مراكب الرسالة في مصر القديمة بأسعار النقل التجاري وحقق من تلك ثروة طائلة^(١).

كما تشارك الأمير إبراهيم جوريجي عزبان كنفدا حملة الغلال ببولاق وهو أحد كبار المشرفين إدارياً على ساحل الغلال ببولاق ويخضع لرئاسة أمين البحرين مع الأمير محمود أغا أمين البحرين في امتلاك عدد من المراكب وقد أجر هذان الرجلان مراكبهما الآخرين وأسيقوا على تلك المراكب حمايتهم من واقع نفوذهم وسطوتهم وكان ذلك أمراً شائعاً في نهايات القرن ١٧ الميلادي وأصبح عرفاً سائداً وأما واقعاً لم تفلح جهود العديد من الباشوات في إنفائه في القرن ١٨ الميلادي ، وقد أعطى ذلك مراكب هؤلاء المنتظمين من الكثير من الأعباء والرسوم التي ناعت بها مراكب غيرهم كما أعطوا من التكليف بنقل حمولتيهم من الجيوب فيما تعارفت عليه الوثائق بأنه (الرسالة)^(٢) .

وقد حذا الكثير من كبار رجال الأوقاف العسكرية المختلفة حذو نظرائهم من رجال أوقاف عزبان المشرفين على الملاحة والأخبار بمصر القديمة وألوا بملوهم في مجال الاستثمار في المراكب امتلاكاً ومشاركة

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠ ق ٢٣٤-

٢٢٧-٣١٨، سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق ٣٣٥-٣٥٧-٣٦٤-٣٦٦-٣٧٣-

٣٩٢-٣٨٢

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق

١٥٦، ٣٣٤، سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦ ق ٦٦٨-٦٧١ سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦ ق

١٠٧-١٩٠-١٩٣-١٩٤-١٥٤، سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤-١١٧٨ ق ٢٧٦-٣٢٠

وبيعاً وشراءً وإيجاراً واستئجاراً بنسب متفاوتة خضعت لإمكانيات كل واحد منهم ، ومنهم على سبيل المثال لا الحصر ^(١) :

- الأمير سليمان ابن عبد الله من أمراء أوجاق المتفرقة والذي كان ملتزماً بناحية صفيط الحطب التابعة لولاية البحيرة وكذلك ناحية منه عاصف بالمنوفية وقد تضمنت تركته نصف قارب ونصف مركب تشارك في امتلاكها مع بعض الروسا الذين عملوا عليها ^(٢).

- تشارك الأمير حسن جورجي عزبان مع الحاج أحمد بن منصور الدمشوري الوزان في القطن برشيد في امتلاك مركب من نوع (القياسة بترس) وذلك بشرائها من بالقها الرئيس اسماعيل بن درغام من أهلي كفر الشيخ حسن بالبحيرة ^(٣) ، وامتلك علي أودة بالقسي

^(١) سوف نشير إلى أرقام عدد من الوثائق التي تضمنها سجلات من سجلات محكمة مصر القديمة وهي تضم مواد مختلفة تسجل تلك ومشاركة العديد من رجال الأوجاقات عظمى المساعب والمدرجات العسكرية مع الإشارة إلى شيوع ذلك في مختلف السجلات وعلى مدار معظم سنوات فترة البحث

- محكمة مصر القديمة - سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ في ١٣٥٧-١٣٤٦ -

١٥٠٣-١٥٥٧-٢٠١٧ سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧هـ في ٦٤-٤٠٣-٥٣٨-٨٦٤ .

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة القصة العسكرية سجل ٣٥ لسنة ١٠٣٠ في ٥١٥

^(٣) ذكر محمد رمزي أن كفر الشيخ حسن كانت من نواحي ناحية المنوبة ثم دعت مركز شواحيث بالبحيرة إلى أن أنشئ مركز الحمودية سنة ١٩٢٨ فخلقت به ، أما قرية حيث عاصف فقد ذكرها تحت اسم حلتيت هو مشاة سليمان وأدار إلى اسمها القديم وذكر أنها كانت قد سميت بالزحوة ثم استعجل الاسم ونسب إلى أحد كبار ملاكها سنة ١٩٤١ ، أما صفيط الحطب فقد كانت تسمى صفيط قلشان ثم ذكر أنها وردت في وصف مصر تحت اسم صفيط الأمور ولقدت باسمها الحالي ولكن الوثيقة الخادت وجود هذا الاسم في القرن ١٧ الميلادي بمسامين أن محمد رمزي قد احتفظ عليه الأمر في هذا الخصوص

- محمد رمزي - القاموس الجغرافي ج ٢ القسم الرابع ص ١٧٩-٢٧٩-٢٣٩

مستحفظان وشريكه عباس أوده باشي مستحفظان عدداً من المراكب من نوع (الاتكيف والعشاري)^(١١).

- تشارك (الأمير يوسف جورجي المتحدث على خطب الديوان بمصر المحروسة)^(١٢) مع الأمير (سليمان زعيم مصر القديمة وأمين السواقي السلطانية) في ثلاثة مراكب كبيرة .

^(١١) كان كل أوجاق ينقسم إلى عدد من البوكلات وكل بوكة ينقسم إلى وحدات أصغر تسمى (أودة) تعني الفرقة وتشمل كل أودة مائة جندي وكل عشرة تشكل بوكة ولكل وحدة وليس يسمى (أوده باشي) وذلك التنظيم العسكري كان يرأسه (باش الأوحيدية)
- د أحمد السعيد سليمان - تأصيل ماورد في تاريخ الجيزي من الدخيل ص ٣٢.

-Redhouse :-op. Ch241-242.

^(١٢) ذات الوثائق على تسمية الشرفين على مختلف عناصر النشاط الإداري والمالي بالمتحدثين أما المتحدث على خطب الديوان فهو المستول على تجهيز الخطب وشرائه وتقديمه إلى المطابع العاملة في القلعة خدمة للقائمين فيها ابتداءً بالياض وانتهاءً برحال الأوجالات

أما أمين السواقي فهو المستول والشرف على السواقي بمصر القديمة التي كانت ترفع الماء من النيل لجري أعلى سور مجرى الميرون حتى تصل إلى القلعة لسد احتياجات الميودين بها . ولقد أطلقت إحدى الوثائق التي تضمنت تعيين مهندسين للإشراف على ذلك في ٢٣ جمادى الأولى سنة ١١٩٧ (أن هم خليفة الخدمة في مجرى السلطاني الموصل بإنشاء من مصر القديمة إلى القلعة لميودان حاضرة الوزرا العظام وعلى المذكورين ضبط الشاي في الصابرة والخدمة بالسفري) وكانت تلك السواقي تطلب حفاتر وأتوار وأحلاف ومهندسين وعناصر إدارية مختلفة تشرف عليها ومراكب تقوم بنقل حاجاتها من الأعشاب والأحلاف حار الوثائق القومية - تقرر قيد المرفقات الصادرة من الباب العالي لمصر المحروسة بتولية أرباب معاصب وأرباب وظائف وطوائف سنة ١١٨٣ إلى سنة ١٢٠٨ - رقم عمومي ٢٠٩٦ نوعي ٣٤ - عين ٢٩ محزن تركي ١

- دار الوثائق القومية ، محكمة مصر القديمة سجل ١٣ لسنة ١٠٧٦ - ١٠٨٠ ق ٣٥٩ ، سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٥٣ ، - محكمة القبة العسكرية سجل ١١٠٧ ق ١٦١ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ٥٦٢ .

- امتلك الأمير عثمان بيك القارادغلي أمير النوا السلطاني وكاشف جرجا عددا من المراكب وتشارك مع آخرين عسكريين في عدد آخر^(١).

- امتلك الأمير حسين بيك حاكم ولاية الدقهلية (قايق كبير وقايق صغير وفلوكه دجوة) وقد أجرهم للأمير أحمد ملتزم طلفا وشرنقلش في ولاية الغربية لمدة سنة واحدة بمبلغ ٢٢ ألف نصف .

- جاء في شركة الشيخ علي بن مصطفى العتيالي من طائفة عزيمان أن له ثلاثة مراكب جارية في نهر النيل بلغ ثمنها ٥٠٠٠٠ نصف لضة .

- امتلك الأمير (الزينى بن عبد الباقى بن الشيخ محمد شمس الدين أمير شون الزخيرة الشريفة) عددا من المراكب مختلفة الأنواع والأحجام وتشارك في عدد آخر مع بعض الرويسا^(٢).

- لشركه اثنان من رجال الأوجاغات واثنين من التجار واثنين من رويسا المراكب في امتلاك مركب من نوع (الأثكيف الكبير)^(٣).

(١) - دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسنة ١١٩٠ ق ٣٣٤ .
سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ - ١١٧٨ ق ١١ .

(٢) أمين شون الزخيرة الشريفة هو المسئول في اسلام الجيوب الواردة من مناطق الأمازيغ كالترام عين في مصر القديمة وقد أطلقت على داخل هذا الشعب عدة تسميات منها (أمسي الأمازيغ الشريفة) (أمين النور الشريف) و (ناصر النور) و (المسوق)
- دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٣ ق ١٠٤٦
- القيدالي - المصدر السابق ص ٢٤ - ١٢٤ - ١٢٥

- SHAW : op . cit - pp - 81 - 350

(٣) - دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ ق ٧٨ -

ب - الرويسا والتجار .

كان طبيعيا أن يكون لطلعة الرويسا والنوتية والتجار حظ واسع في الاستثمار في الملاحة النيلية على اعتبار أن الفريسي الأول منهم هم المباشرون الفطيون لعملية الملاحة وبالتالي سوف يكون أمرا لازما أن تتركز رؤس أموالهم فيما يفهمونه ويدبرونه ويحافظون عليه ويحسمون حجم عائدته وقد كانت دورة عمل وثراء معظم الرويسا تبدأ بالعمل على مراكب أبائهم صبيانا صغارا أو مع الغير كإجراء ثم تزداد خبراتهم ومعارفهم مع زيادة أعمارهم وتبدأ مشاركتهم في المراكب التي يتولون قيادتها وقد كان ذلك أمرا يحمل نفعا كبيرا لمن يمتلك المراكب على اعتبار أن مشاركة الرايس في امتلاكها مدعاة لمزيد من الاهتمام وتحظيم العوائد والمنافع ثم تتطور الأمور مع الوقت إلى تملك العديد من المراكب ، أما التجار فقد كانوا على احتكاك مباشر بتلك الطوائف وبضاعة الملاحة بحكم استثمارها بنقل غالبية البضائع المتداولة في مصر وبالتالي كان أمرا طبيعيا أن تتجه تلك الطوائف للاستثمار في ذلك النشاط .

على أن كبار التجار كانوا يمتلكون المراكب لتقبل بضائعهم دون غيرهم ، وسوف نصرب عدة أمثلة لتلك النوعية من ممتلكي القوارب والمراكب دون أن نحصر أعدادها فالأمر يشير إليه الوثائق بكثافة بحيث لا يكاد يخلو سجل واحد واحد من سجلات المحاكم الشرعية وخصوصا محاكم بولاق ومصر القديمة ورشيد وإسنا وجرجا ومنفلوط من تلك الحالات ومنها ما يلي : -

- تملك الرايس جاء الكريم القنلى من أمالى منفلوط عدد من المراكب العاملة بين منفلوط ومصر القديمة وبولاق وغيرها من الموانئ الواقعة على نهر النيل في الوجه القبلى وقد أدارها هو وأولاده الذين عملوا على تلك المراكب^(١) .

- امتك الحاج على بن حسن الشهير بلقب العسل أحد كبار تجار البن مراكبا عشرا من النوع الكبير بلغ ثمنه في قائمة تركته ثلاثين ألف

^(١) - دار الوثائق القومية - محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٩

نصف ،كما امتك مركبا آخر من الحجم الكبير من نوع الاشكيف بلغ ثمنه
سبعة وثلاثين ألف نصف قضة^(١) .

- امتلكت أسرة من رويسا المراكب هم الرئيس عثمان بن مسالم
البراموني وأخيه وأولاده وأولاد أخيه عرفتهم جميعا الوثائق بأنهم (
الرويسا بالبحر) عددا كبيرا من المراكب قاموا بقيادتها إدارتها
واستعانوا بعدد آخرين للرويسا الأجراء لقيادة باقي مراكبهم^(٢)

- امتك الزين مراد الذي وصفته إحدى الوثائق بأنه (من أعيان مصر
القديمة) عددا كبيرا من المراكب تشارك في بعضها مع عدد من
الرويسا العاملين عليها وأجر بعضها لعدد آخر وأدار البعض الآخر بنفسه
وبمن معه^(٣)

- بدا علي بن صالح الجلفاط البرلمسي حياته جلفاطا في المراكب ١ ثم
تحول إلى العمل نوتيا ثم ريسا ثم شارك في امتك المركب الذي يعمل
عليه ثم تملكه منفردا بعد ذلك ثم اتسعت ثروته فشملت عددا كبيرا من
المراكب المختلفة الحجم والإسراع والنوع ، ويمثل هذا الرجل مثالا
ولمؤنجا متكررا :-

^(١) دار الوثائق القومية - سجلات القسمة العسكرية سجل ١٠٢ لسنة ١١٢٣ - ١١٢٤

ق ١٧٥٢ - ١٠١٣

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١ لسنة ١١١٦ - ١١٢٠ - ق

٦٣٥

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ - ١٠٥٦ ق ٣٧ -

٤٦ - ٤٧

سبق التعريف بمهمة الجلفاطة والعاملي فيها من الجلفاطة وطبيعتها وأهميتها

ج العلماء والأشراف

... لم تحل المكانة العلمية أو الدينية أو طبيعة النشاط العلمي دون اشتراك العلماء والأشراف في الاستثمار في الملائحة النبيلة خاصة وأن العلماء كانوا في أغلب الأحيان يجمعون بين طلب العلم والالتزام والتجارة ^(١) بنواحي مختلفة من النشاط الاقتصادي في الريف والحضر وقد جاء في إحدى الوثائق ما يلي (لدى الحاكم الشرعي الشافعي أجاز الشيخ المعتقد عنه أحمد بن المرحوم الشيخ محمد بن أبي الحريري إلى الرئيس محمد بن شقير بن المرحوم عبد الواحد جميع القياس التي بسن النوانني) ^(٢).

وقد تشارك القاضي مصلح الدين بن مصطفى بن سليمان الرومي الحلبي القاضي بمحكمة بولاق الشرعية مع أحد تجار دمياط في امتلاك عدد من المراكب وامتلك بعضها كما تملك الإمام زين الدين بن عبد الرحمن الطحطاوي مركبا من نوع (النقبرة) اشتراها من الحاج عبد الله بن عبد الجواد النجار بدمياط بمبلغ ٤٢ ريال حجر بطاقة ^(٣) . كما

^(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

د محسن علي شومان - المقاطعات الخضرية في مصر من الفتح الإسلامي حتى أوائل القرن ١٩ الميلادي - رسالة عا حسيو م تنشر جامعة الأزهر سنة ١٩٩٠ ص ٢٣٨ -

٢٥٢-٢٥٣-٢٥٤

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة مجلد ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ - ١٠٥٦ ق ٣٧

^(٣) أطلقت تسمية الريال البحر على الريال الإسباني المتروك من القطعة ، أما الريال البحر النوبة فهو الريال النمساوي وسمي كذلك نسبة لرسم مائدة عليه وقد بلغ سعر صرفه سنة ١٩٧٤ هـ/ ١٩٧٦ م ٨٧ نصف ليرة

امتلك القاضي الشرعي بمياط عبد الحليم اتندي عدداً من المراكب التجارية وتشارك في عدد آخر مع الرويسا العاملين عليها^{١٠}

أما الأشراف من السادة الوفائية فقد أسهموا بقسط كبير في النشاط الاستعماري في الملاحة النيلية وقد أوقف كثير من أتباعهم ومحبيهم عليهم العديد من المراكب^{١١} وتكريماً لهم منحهم الدولة العثمانية حق اتصال في المعادي التي تصل بين القاهرة والجيزة وسميت تلك المعادي في الوثائق باسم (الوحسة) واحترمت الأجهزة الإدارية ذلك وقصرت عليهم دون غيرهم العمل فيها بمراكبهم أو إشراك غيرهم معهم أو تأجيرها من قبلهم والانتفاع بعوائدها ، وكان بيورلدي بالتركية قد أكد على ضرورة تمكينهم وعدم معارضتهم وخاضب من قبل الإدارة المركزية في استنبول كل عناصر الإدارة المعنية بالملاحة النيلية في ولاية مصر وجاء فيه (بيورلدي شريف برأى مع معارضة سفينة

- لمزيد من التفاصيل عن نفوذ والملاب المستخدمة في الفترة العثمانية واسعار صرفها راجع

- د. عبد الرزق فهمي - اسفود المندولة أيام الخيري - بحاث ندوة الخيري ٥٥٣-٥٦٣
Andre Raymond :- Artisanet commercants Au caire au xviii
siecle (Damas-1974 pp 20:37.

- دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤-١١٧٨ ق. ٣٥٠
١- دار الوثائق القومية - محكمة رشيد سجل ٤٦ لسنة ١٠٣٥-١٠٣٦ ق. ٨٩٧-١٠٥٧ ن

دمياط سجل ٨ لسنة ٩٧٥ ق. ١٤٥-٤٤٩

^{١١} دار الوثائق القومية - سجلات البوصة العالي سجل السنة ١١٥٤-١١٥٧ ق. ١٥١

د محمد صبري يوسف - دور النصوص في تاريخ مصر في العصر العثماني من ١٥١٧م إلى ١٧٩٨م أشهر دار القوي سنة ١٩٩٤ ص ١٦٥ ١٦٦-١٦٩-١٧٧

سادات شركة رسالة أغاسي وجيزة ومصر قديم قابيلري وكاشفي وصوباشي وسردار بحرية سرحدات كبار دن سيد أبو الاكرام)

وجاء في بيورلدي آخر بالعربية يعمل نفس المعنى (السي الأجهزة الإدارية المعنية ما يلي) نعلمهم ان من أعظم بيوت السادات بني عوف السيد عبد الرزاق ابن السيد أبو الاكرام ابن وفا دام سادته وأن من تطلعه بحر الجيزة ومصر القديمة جهة المعادي المخصوصة بالمشار إليه وذلك خارجا عن رغبة الغير وإن من القانون القديم ومرور الأرملة المسجقة إن لا أحد من الخارج يشغل مراكبه بالوحدة المذكورة خاصة ...)

وإذا ذلك تمتع السادة الوفاوية بعwald كبيرة من تلك المعادي وأعطيت مراكبهم من كل الرسوم والأكثر من ذلك تلقوا أجور مراكبهم كاملة حتى حينما كان يستعين بها أمين البحرين كما كان على الأمراء والكشاف الذين يهرون عن طريق تلك المعادي أن يدفعوا أجور ذلك ، وقد رصنت إحدى الوثائق محاسبة السيد عبد الرزاق أبو المطا بن وفا مع عبد الله المعروف بالفستائي المعادي الذي استأجر تلك المعينة عن مدة أربعة أشهر في سنة ١٠٨٤ هـ / ١٦٧٣ م وبلغ إيراده عن تلك الفترة ١٧٣١٠ نصف فضة ^(١)

وبخلاف انتفاعهم في المعادي مع ما لذلك من نور كبير كانت لهم مراكب عديدة يمتلكونها ويؤجرونها للرؤساء العاملين عليها ومن ذلك ما رصنته إحدى الوثائق عن قيام الشيخ أبو التخصيص نجل العارف بالله الشيخ أبو الإسماعيل بن وفا بتأجير مركب من نوع (زكي) الحجم الكبير إلى اثنين من الرؤساء هما عمر بن عمير بن قطوطة وولده بمبلغ ١٨ ألف نصف ^(٢)

^(١) دار الوثائق القومية . - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٨٧٧-

. ١١١٦

^(٢) دار الوثائق القومية . محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات ١٠٥٣ إلى ١٠٥٦ ق ١٣

د - عناصر مختلفة .

ذكرنا أن الإستعمار في المراكب والقوارب كان عنصراً جانباً لقطاعات عديدة ومتنوعة من المجتمع المصري في الفترة الممتدة بها هذه الدراسة ومن تلك العناصر النساء ومشايخ العربان والقميين وغيرهم ، وقد أشارت الوثائق إلى بعض تلك العناصر مثل (بلقيس بنت عبد الله البيضاء التي كانت جارية للنوري علي بن الحاج علي الدين الشهير بابن مرتضى معمار باشا بالترسخانة السلطانية ...) ، وقد تضمنت تركبتها عدة مراكب مختلفة الأنواع والأحجام ^(١) وشارك أهل النعمة في ذلك النشاط ومن ذلك على سبيل المثال (الدمي اسحق

^(١) ذكر حسين الحدي الزورناحي في أجوبته أن معمار باشا كان له الإشراف على مشايخ طوائف البدالية والمهندسين وما يتعلق بهم وعلى هيئة الجاني العامة وله حوائد على طوائفه وراتب جيني ونقدي يتقاضاه من مخزينة السلطنة وقد أوردت الوثيقة المشار إليها أن إسماعيل كان يمدد لشمل الترسخانة السلطانية حيث تبنى وتجري عمليات الإصلاح للمراكب السبق لحظها التولية سواء تجارية أو حربية ، وكان له حق إقامة جيوش الطوائف الخاضعة له أو عرضهم كما كان له حق الإشراف على المساجد والقروايا والأوقاف هندسياً لغير صلاحيتها وظروفها وترميمها إن احتاج الأمر تحت إشرافه أو إشراف من يبعه

- حسين الحدي - المصدر السابق ص ١٨ .

- إسماعيل - المرجع السابق ص ٥-١١٩ .

- دار الوثائق القومية - : مكتبة المقتبة العسكرية سجل ٤٠ لسنة ١٠٣٧هـ - ١٠٣٨هـ .

المشاور بخدمة الأمير وصوان كتحذاف عزبان) الذي اشترى وتملك بعض المراكب ^(١١) .

ولم يتخلف مسايخ عربان الهوارة في الصعيد وعربان الحويني في البحيرة عن الاستثمار في الملاحة النيلية خاصة وإن مصالحهم كانت تدفعهم إلى ذلك النشاط وذلك من خلال نقل منتجات ثوبهم من الجنوب وغيره التي كانت تنقل إلى أسواق استهلاكها وكان هؤلاء المشايخ وكلاء في الموسم النيلية الكبيرة خصوصا في مصر القديمة وبوالات كثير مصالحهم يقيمونهم مقدم أنفسهم في قضاء تلك المصالح وتوجيه مراكبهم وتوجيهها ومحاسبة ربابتها ومن هؤلاء المشايخ شيخ العرب عيسى بن أحمد بن همام والحاج يحيى بن أحمد أبو عميرة شيخ عربان هوارة والأمير اسماعيل شيخ عربان الجويني في البحيرة ^(١٢)

جملة القول إن أسبابا مختلفة كانت وراء اتساع قاعدة المشاركين في الاستثمار في المراكب كان منها ارتفاع العوائد التي تدرها المراكب والفوارب التي كانت تجد سوقا رائجة للعمل على طول نهر النيل بما يحيطه التثقل الدائم وتقرب وتنوع البضائع والمتعاملين عليها من تعظيم لعوائد الاستثمار في تملك تلك المراكب وهو ما سوف نلحظ له فيما يلي :

^(١١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٠ لسنة ١١٥١-١١٥٧ ق ٤٣١

^(١٢) دار الوثائق القومية - محكمة أمه سجل ١ لسنة ١١٧٤-١١٧٥ ق ٢٥

-محكمة بولاق سجل ٣ لسنة ١٩٩٢ق ٧٥٧ ، سجل ٧٢ لسنة

١١٦٦-١١٦٣ ق ٢٣٤

ثالثاً الموانئ الاقتصادية للاستثمار في الملاحة النيلية

رغم وجود هامش للمخاطرة يتمش في حالات غرق المراكب والقوارب أو سببها في اوقات وظروف التراجع الأمتسي أو المصادرات المؤقتة أو الإجبار على السخرة عندما تشتد حاجة الإدارة لذلك ورغم ارتفاع حجم الرسوم والضرائب والمصارف وغيرها رسمية وغير رسمية مما سوف نفرد له تفصيلاً في هذا البحث ، رغم هذا كله فإن الاستثمار في المراكب والقوارب على اختلافها ظل ميداناً جانبياً وظلت عوائده تمثل إغراء لمختلف الجهات بشكل حفظ لذلك النشاط التجاري والاقتصادي أهميته ومكائنه واستمراريته .

وعلى ذلك كانت دورة رسم نعال للمستثمر في الملاحة النيلية سريعة ومثمرة إلى حد كبير ، وقد رصدت الوثائق عمليتي شحراء ثم استئجار لمركب من نوع الزميري لمطبق في سنة ٩٧٠هـ / ١٥٦٢م بلغ فيها ثمنه ٩٠ دينار ذهباً ثم أجره مشتربه لأحد الرومسا لمدة ثلاثة عشر شهراً بمبلغ ٤٠ ديناراً من الذهب وحقق بذلك ربحاً قدره ٤١ / من الثمن المدفوع قبل سداد الأعباء المالية والرسوم المطلوبة على ذات المركب ، كما رصدت وثيقة أخرى في سنة ١٠٥٠هـ / ١٦٤٠م بم حقله مركب من النوع (العلب) حمولته ٦٠٠ أردب خلال أربع سنوات مسن أرباح صافية بلغت ٤٠٠٠ ألف نصف من الفضة وهي أرباح تزيد على النمو الأصلي للمركب ^(١) مع الأخذ في الاعتبار أن عمر المركب المصنوع من الأخشاب المصرية يتراوح بين سنة عشر عاماً والخمسين وتجري له خلال تلك الفترة عملية إعادة التأهيل والإصلاح والترميم التي اصططلحت الوثائق ومصطلحات النوتية على تسميتها (العمرة) كل أربع سنوات

^١ دار الوثائق القومية - محكمة بولاي سجل ٩ لسنة ٩٧٠هـ في ٤٧٣-٥٥٩، سجل

٤٥ لسنة ١٠٥٠ق ١٧٨٩

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١، ١١٠٨ ق ٨٧

وتتكلف نسبة تتراوح بين ٠.٢٥٪ و ٠.٣٢٪ من قيمة المركب الأصلية ونقل تلك المدة كلما تكررت عملية الصرة ^(١).

وقد امدتنا وثيقة أخرى بما يحد ما قللته سابقتها إذ تضمنت شراء نصف مركب من نوع (قياسية بسنة) حمولة ٣٥٠ أرنب من القمح وتضمنت من جانب آخر استئجار ذلك النصف من قبل شريك المشتري في تلك المركب وقد قدرت الوثيقة الثمن الكلي للمركب بمبلغ ٨٠٠٠ نصف ليرة بينما بلغ إيجار ذات المركب لمدة ثلاثة عشر شهراً بمبلغ ٥٠٠ نصف ليرة ، ويضي ذلك بوضوح أنها حققت ربحاً إجمالياً بلغت نسبته ٠.٦٢٥٪ من قيمة رأس المال وعلى المفترض أن نمية الرسوم والضرائب والعمولة وغير ذلك الذي يتجمله هذا المركب قد تبلغ نصف ما حققه من أرباح فبذلك يحقق في قرابة السنوات الأربع من الأرباح الصافية ما يساوي حجم رأس المال المستثمر فيه ، وتدعم وثيقة أخرى ما قللنا إليه تلك الوثائق من نتائج حيث بلغ ثمن مركب من نوع (البوليوري) سعته ٢٠٠ أرنب من الحبوب بمبلغ ٩٦٠٠ نصف ليرة بينما بلغت قيمة استئجاره لمدة ثلاثة عشر شهراً بمبلغ ٦٠٠٠ نصف ليرة تحقق بدوره

^(١) مقارنة مع الرئيس الأباصيري إبراهيم حبة والرئيس أبو العزم العربي والرئيس السيد إبراهيم حبة ، وقد ألتادوا عن المدد الزمنية لعمل التراكيب من وقت لزوها إلى صفحة النيل وحسب مخرجها وعدم صلاحيتها لذلك كما ألتادوا عن تكاليف العميرات ولم يبعد تقديرهم لها عما أكدته الوثائق المشار إليها .

— دار الوثائق القومية — محكمة مخطوط سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٧٠٠٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١-١١٠٨ ق ٢٨٦ سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠ ، محكمة مصر القديمة
السجل السابق والوثيقة السابقة

لذلك السفينة على وجه التقريب نفس النسبة من العقد التي أنشأتها إليها
تقاً^(١).

وقد رصدنا من خلال الوثائق عبر سنوات مختلفة لقيم وأسعار
المراكب على اختلاف أنواعها وسعاتها وتتبعنا عوائلها لإظهار نسبة تلك
العوائد إلى الثمن الكلي وقد دار ذلك حول النتيجة التي سبقت الإشارة
إليها مع ملاحظة أن تلك العوائد لا تمثل الأرباح النهائية الخالصة لكل
مركب حيث لم تشر الوثائق إلى ما كان يدفع من تلك الأرباح كرسوم
وضرائب ذات قيم مختلفة ولمصلحة جهات وأفراد متعددة ، بقيت أهمية
الإشارة إلى أن أثمان المراكب كانت تحدد على ضوء نوع المركب أو
القارب وحالته وسعته ونوعية ألته وعددها وعدم خضوعه للرهن أو
لطائلة متأخرات ضريبية أو أعباء متعلقة به لم يتم بها كاداء مهمتي
الرسالة لنقل الحبوب إلى الشون بمصر القديمة بصفة سنوية .

كما كان خضوع المركب أو القارب لحماية جهة من الجهات أو
صاحب نفوذ عسراً ذا أثر كبير في تحديد الثمن^(٢).

على أن حالات الاستئجار كانت تتأثر بمؤثرات إضافية تتمثل في مدة
الإيجار وإن اعتمدنا في الجدول المتضمن لذلك مدداً ثابتة لكل حالة
تضمنها الجدول وهي مدة ثلاثة عشر شهراً التي غالب تحديدها على
معظم الحالات في الوثائق على مدار سنوات الدراسة ، كما يؤثر في قيمة
الإيجار توقيت الاستئجار إذ أن الاستئجار في بداية فصل الشتاء يمثل

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٧-١٠٥٦ إلى

٤٦٦ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨٩-١٠٩١هـ في ٢٠٠٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١-

١١٠٨ في ٨٧ في ٢٨٦ .

^(٢) دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ في ٢٦٧-١٣٥٧ ،

سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨٧-١٠٩١ في ١٠-٨٧-٣١١ ، سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٨ في ١٣-

٢٧ .

توقيتاً غير مناسب لتلك العملية وعلى عكس ذلك تمثل بدايئة الصيف فرصة جيدة للمؤجر وللمستأجر وذلك على اعتبار أن حجم حركة النقل في نهر النيل يرتفع بنسبة كبيرة في فصل الصيف كما أن التوصل وما يتفرع عنه من مجاري مائية من ترع وخلجان يكون في حالة مناسبة للملاحة من حيث مستوى الماء فيه الذي يتأثر شتاء وتتصل من جرائه الملاحة في أماكن عديدة مما يدفع الكثير من رويسا المراكب والقوارب إلى تخفيف الحمولات تجنباً لعواقب ضحالة الماء وما يتهدد المركب من أخطار في أثنائها ^(١).

بقيت المؤثرات الأمنية والإدارية والمخاطر وعدمها والانتعاش الاقتصادي والركود وغير ذلك من المؤثرات التي كانت تتدخل بشكل واضح في تحديد نسبة الإيجار ^(٢).

ولمما يلي الجدول المتضمن لأنواع المراكب وسعتها وأثمانها ومبالغ إيجارها ونسبة العائد للممثل في قيمة الإيجار إلى الثمن الكلي ^(٣).

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ في ١٣٨-١٥٤ -
١٥٨-١٨١-١٩١-٢٠٦-٢١١-٥١١-، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠-١١٧٤ في ٦٧٧-
٧٠٤-٧٠٣٩-٩٣١-٩٦٢-١٠١٢-١٢٠٦-١٢٢٣ ١٢٦٣-١٢٨٠-١٤١٥
- محكمة مصر القديمة - سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ ١٠٥٦ في ٣٧-٤٦٨-٤٨٠-٤٩٢-
٥٠٩-٥٠٢

^{١١} دار الوثائق القومية - محكمة رشيد سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ في ١٠٨-١٠٦٤-١٠٩٧
محكمة بولاق سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ في ٨٨-٥٠٩-٦٥٢-٧٠٤-٧٣٥-٧٣٩-٨٠٤-
٩٣١-٩٦٢-٩٧٦-١٢٦٠-١٢٨٠-١٤١١-١٤١٥

^{١٢} دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٩ في ٤٧٣-٥٥٩- سجل ٣١ في ٦٧١
سجل ٥٠ في ٢٦٠ سجل ٤٥ في ١٧٨٩ سجل ٦٨ في ٦٣٨-١٣١١ سجل ٦١ لسنة
١١١٦-١١٢٠ في ٣٨٠

السنة هجرية	نوع المركب	المسعة	القمم	قيسة الإيجار	نسبته إلى القمم
٩٧٠	رهبري	١٥٠٠	٩٦ دينار	٤٠	١١,٠٠ /
١٠٢٦	عقب	٦٠٠	٧٢٠٠ نصف	١٠٠٠	١٣,٤٧ /
١٠٥٣	بوغبري	٢٠٠	١٢٨٠٠	١٨٠٠	٣٧,٥٠ /
١٠٧٠	تشكيف	١٧٥	١٤٦٠٠	٦٤٦٦	٤٤,٢٥ /
١٠٩١	قياسة	٢٥٠	٨٠٠٠	٥٠٠٠	٦٢,٠٠ /
١١٠٥	قياسة	٢٥٠	١١٩١٦	٥٠٠٠	١١,٩٦ /
١١١٦	غلوكة	٣٠٠	٢٥٦١٠	١٠٠٠٠	٣٩,٨٦ /
١١٣٢	قانيق	٢٠٠	٣٧٤٠٠	١٥٠٠٠	١٠,٦٠ /
١١٣٧	عقب	٦٠٠	٤٠٠٠٠	١٨٠٠٠	٤٥,٠٠ /
١١٦٠	شختور	١٧٥	١٧٦٠٠	٦٣٠٠	٣٥,٩٦ /
١١٦٨	تشكيف	١٥٠	١٨٠٠٠	٦٤٣٢	٣٥,٧٣ /

على ان الوثائق ظلت على ثراها إذ امستنا بتفاصيل واليات التعامل على نقل البضائع وظروف ذلك ومؤثراته ، وإن بحثت فيما يتعلق بنقل المعاملين والركاب ، ولقد تداخلت عوامل ومؤثرات مختلفة فسي تحديد شكل وقيمة نقل البضائع فعلى حين لم ترد في الوثائق تفاصيل وقيم أسعار نقل البضائع ذات الكميات الضئيلة والمتنوعة من للمصنوعات كالزلع والفجار والملاهي ومن الإنتاج الزراعي كالخضروات والفواكه والمنتجات الحيوانية كالزبد والجبين وغير ذلك مما كان يوجد به الريف ويوجد في أسواق المراكز السكانية ذات الكثافة في المدن رواجاً وقبلاً وكانت المراكب في مثل تلك الحالات تحمل أنواعاً مختلفة ومتعددة

-محكمة مصر القديمة- سجل ١٠٠ق ٤٦٠-٤٦٦ سجل ١٠٥ ق ٨٧ سجل ١٠٩ ق ١٣ -

١٦٨

محكمة دمياط سجل ٢٥٠ ق ١٣٧-٢٤٨ . -محكمة الغربية سجل ١ ق ٢٥٢ -

في المرة الواحدة حيث تعمل صغار التجار مع بضائعهم في رحلات قصيرة المسافة تربط كل مدينة بمحيطها الريفي ^(١).

على العكس من ذلك تناولت الوثائق تفاصيل وقيم نقل البضائع التي كان عليها يقتضي أن تحملها المراكب دون غيرها من البضائع مثل القمح والحبس والكتان والملح والبارود والقول والتبن وغير ذلك ، وقد كانت تلك القيم تحدد على ضوء قانون العرض والطلب الذي يحدده توقيت النقل وموسمه وظروف الأمن ومسافة السفر وتوافر أو تعارض الرحلة مع اتجاه الريح وانخفاض الماء بما يعنيه ذلك من يسر في سير الرحلة أو مشقة تحتاج إلى جهد عضلي ومشقة زائدة وكذلك تخضع قيم نقل البضائع إلى إمكانية إعادة شحن المراكب من ميناء لآخر فيها من عدمه ويكون الشحنة المنفولة لمصلحة تجار عالميين أو رجال من الصيكرين والإندونيسيين والسندانيين وفيما يلي جدول يتضمن أسعار النقل التجاري العادي لبعض أنواع البضائع في سنوات مختلفة من مواليء مختلفة ^(٢):-

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٣٧-٢٠٧-٨٦٨ ، سجل ٩ لسنة ٩٧٠ ق ١٥٨ سجل ١٣ لسنة ٩٨٨-٩٨٩ ق ٢٠٧-٤٣٧-٨٤٣-١٠٧٥-١٨٠-١٩٧٥ ، سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧ ق ٤٩٦-٧٣١-١٠٥٦-١٠٥٩ ، سجل ١١٠١ ق ٢٥٣٤ ، سجل ٥ لسنة ١٠٧٠ ق ٧٣٥

- محكمة دماط سجل ٧ لسنة ٩٧٢ ق ٣٧٥ سجل ١٩ لسنة ٩٨٤ ق ٢٩٣ سجل ١٢٠ لسنة ١٠٧٥ ق ٢٣

- محكمة اسما سجل ٩ لسنة ١١٧٤-١١٧٥ ق ٢٥-١٤٨.

-Nelly Hanna: op.cit.p27.

- جوار - المرجع السابق ص ٢٣١: ٢١٣-٢٥١: ٢٤٧

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٤ ق ٨٦٨ سجل ٦ ق ١٨ سجل ٧٦٦٣٠ سجل ٣١ ق ١١٨٣ سجل ٤٥ ق ١١٤٦ سجل ٥٠ ق ١٣٨ سجل ٥٨ ق ٣٥٧ سجل ٥٩ ق ٢٥٣٤ سجل ٦١ ق ٦٢٨

- محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ ق ١٠٣٥ - الديوان العالي سجل ١ ق ٦٥

السنة هـ	النوع	الوزن أو الوحدة	مكان التسليم	ميناء التكليف	أجرة النقل للوحدة
٩٥٥	حطب	ألف شدة	سوهاج	مصر	٢٠ نصف
٩٥٥	أرز	أردب	دمياط	القديمه	نصف واحد
٩٦٧	قمح	أردب	البهنسا	بولاق	٢٠٥ نصف
١٠٢٤	قمح	أردب	بولاق	بولاق	٢٠٥ نصف
١٠٢٦	كتان	جوال	بولاق	دمياط	٢ نصف
١٠٥٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٧٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٩٧	قمح	أردب	طهطا	رشيد	٥٠٥ نصف
١١٠١	منح	أردب	بولاق	بولاق	٢٢ نصف
١١١٦	قمح	أردب	منفلوط	برديس	٦ أنصاف
١١٢٤	حديد	قنطار	رشيد	مصر	١٦ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	جرجا	القديمه	١٢ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	منفلوط	دمياط	١٩ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	المينا	مصر	٧ أنصاف
١١٥٦	حطب	ألف شدة	المعصق	القديمه	٣٠ نصف

غير أن النقل التجاري عبر نهر النيل وأتواته من المركب والقوارب قد شهد نظاماً آخر للتعامل بين التجار وأصحاب المراكب وربابنتها ، ويقوم ذلك النظام على أساس استئجار المركب كله لرحلة محددة من مكان إلى مكان آخر محدد في الاتفاق بين الطرفين لنقل بضائع محددة أو مختلفة لمصلحة التجار وفق مبالغ يرتضيها الطرفان ويحتكر التجار في مثل الحالات كل إمكانيات المركب وجهد العاملين عليه دون أن يكون لرويسا المراكب أن يتصرفوا على غير مصلحة وغوى للتاجر ، أو أن

يكون للتاجر ان يغير مسار المرحلة او ميناء الوصول ويتهى ذلك كله بوصول المركب وتقريبها حيث يكون بريابيتها ان يتعاملوا ولسق مصالحهم فإن شاءوا أعادوا إلى حيث أتوا وإن شاءوا انتظروا للتعاقب إلى رحلة جديدة حيث تتقالفهم المواني والموارد والقوى والمسدن في رحلات طويلة تستغرق أياما وشهورا حتى يعودوا إلى مطلقهم الأول^(١).

مما سبق يتضح طبيعة ومؤثرات الاستثمار في المراكب والقوارب وما كانت تحقق من عوائد جعلتها ميدانا واسعا جذب عناصر مختلفة ومتباينة أسهمت في ذلك على مستويات شملت معظم قطاعات النشاط الإنساني في مصر الشمالية .

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعيه سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦ في ١١٨٣

، سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ ، ١٠٥٦ في ١١٤٦ -

في ١٧٨٩ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ في ٢٠٧

- محكمة القسمة العسكرية سجل ٤١ لسنة ١٠٤٩ -

١٠٣٨ في ٣٢٦ ، سجل ٢٢٣ لسنة ١٢٠٨ ٩٠٩

- محكمة دميضات الشرق سجل ١٥٣ لسنة ١٠٤ في ٤٢٩

سجل ١٨٠ لسنة ١١٢٤ في ٤٨

- محكمة رشيد سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ في ٤٧٧

- محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ في ١٠٣٥ ،

سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ في ٨٤٠ في ١٣٢٨

الفصل الثالث

الرسوم والضرائب والأعباء على حركة الملاحة

تمهيد

أولاً عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة

ثانياً الرسوم والضرائب والأعباء

مقدمة

إن نشاطا بهذا الاتساع والتداخل كان بدر تلك الأرباح المرتفعة وينبغي قطاعا بالغ الأهمية والحيوية للتجارة الداخلية والخارجية لمصر العثمانية إضافة إلى دوره الهام على المستويين الرسمي والأهلي في نقل البشر مدينين وعسكريين كان طبيعيا أن يكون هناك بلورا للمزيد من الرسوم والضرائب والأعباء المختلفة في ظروف ونظم لم تستلن نشاطا من الأنشطة من ذلك .

ومثل هذا الأمر لابد أن يكون له تأثيراته المختلفة والمتباينة على مجمل النشاط خصوصا وأن تأثيرات عدم الاستقرار السياسي في النصف الثاني من القرن ١٧ وعلى مدار القرن ١٨ الميلادي كله انعكست بصورة جلية على قطاعات التمويل المصرفي المختلفة على اتساع النشاط الاقتصادي التي وجدت فيها العناصر المتنافسة موردا ورافدا ماليا بدعم صراعها على النفوذ والقوة ويمول اصطناع الأعوان وتنفي به مكائد الخصوم في غياب رقابة الدولة العثمانية أو بالأحرى تغييرها حينما تراجعت سلطتها ممثلة في الباشوات والأوجاق لحساب قوى محلية من الأمراء المماليك على اختلاف انتماءاتهم اختسرت المنظومة الإدارية والعسكرية في مصر العثمانية وجعلتها تنور في فلكها محكومة بظروف المفاخ العام والأوضاع السياسية المتقلبة آنذاك ، ونتيجة لذلك تزايدت الرسوم والضرائب والأعباء على اختلاف تسميتها ومسمياتها وطبيعتها والجهات التي فرضتها .

على أن تتناول تلك الرسوم والعوائد والأعباء يستلزم أن نرصد ابتداء عناصر الإدارة والسلطة التي حولت حق الإشراف على نشاطات الملاحة النيلية المختلفة والتي كانت انطلاقا من ذلك هي الجهات المعنية بالرسوم والضرائب والعوائد لقاء وزيادة ونقصا وتناحسا .

أولاً عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية .

فرضت طبيعة نهر النيل نفسها على النظام الإداري المعنى بالملاحة النيلية حيث ألزم اختراق النيل لمصر من أسوان جنوباً إلى دمياط ورشيد شمالاً كل الأجهزة الإدارية لأقاليم مصر باستثناء الأطراف الشرقية والغربية أن تتعامل مع الملاحة والملاحين وأن تباشر مسؤوليات محددة يباشرها كل جهاز إداري في نطاق إقليمه ، وعلى ذلك يمكن القول أن جزءاً من الإشراف الإداري والأمني والضرائبي كان يقع على عناصر تصبح تسميتها بأنها عناصر مركزية في بولاق ومصر القديمة ولقد اكتسبت مركزيتها ليس من الموقع الجغرافي لهذين المينائيين النهريين الرئيسيين وإنما من المركزية الإدارية المتمثلة في الأجهزة الرئيسية لإدارة ولاية مصر العثمانية ابتداءً بالباشوات والتي كانت القاهرة تمثل بوجود تلك العناصر فيها المركز الإداري الرئيسي آنذاك بينما عوت بالجزم الآخر عناصر إقليمية ذات مسؤوليات لا تفرج عن نطاق حدود إقليمها الجغرافي .

ولقد تضمنت إحدى الوثائق ببورلندا نص صراحةً وضمناً على ما ذهبنا إليه حيث حددت فيه عناصر الأجهزة الإدارية المشرفة على الملاحة النيلية على اختلاف وظائفها ونطاق مسؤوليتها الذي شمل ثلاثة قطاعات هي قطاع الوجه البحري وقطاع بولاق ومصر القديمة وقطاع الوجه القبلي .

رجاء فيها مايلي (إلى كل واقف عليه من أحكام الشريعة وأمننا البلاد والكشاف والأمن المتكلمين في الغلال الديوانية والشون السلطانية والجاويشية والمعرفين والقباض بالوجهين القبلي والبحري ومصر وبولاق)^(١)

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ٩٧ لسنة ٩٩٩-١٠٠١هـ - ١٦٦٤ ق ٩٦٤

ونقتضينا أهمية دور كل عنصر من تلك العناصر أن نفرد لطبيعة الدور ومسئوليته وحدوده على الترتيب الذي ذكرته به الوثيقة والسمية التي عرفته بها وذلك على النحو التالي :

١. أحكام الشريعة

تصدر من عرفتهم الوثائق بأنهم (حكام الشريعة) وهم قضاة الشرع الأجهزة الإدارية وكانت أسماؤهم تأتي في مقدمة المصوبين والمعينين بتنفيذ الأوامر التي تصدر من السلطات الإدارية المركزية في استنبول أو من تابعتها المحلية في ولاية مصر في القاهرة ، وتلعب تلك هو طبيعة الدولة العثمانية ونهجها حيث حرصت أن تكون الشريعة الإسلامية عوناً لها وتزاجت فيه لديها المسؤوليات الدينية والنيوية وأصبح الأحكام الشرعيين بمقتضى ذلك على رأس الجهازين القضائي والديني والإداري والسياسي^(١).

لكن مصر القديمة وبوالات باعتبارهما ضاهيتين للقاهرة قبلهما كانتا تعاملان معاملة أحياء القاهرة المختلفة وبالتالي كانتا تخضعان مباشرة للحاكم الشرعي للقاهرة وهو المنصب الذي استأثر به قاضي عسكر ولاية مصر وهو يمثل قمة الهرم الإداري والديني مع الباشا وعلى ذلك كان يخفض من قبله قضاة في مصر القديمة وبوالات أطلقت عليهم الوثائق

(١) نريد من التفاصيل حول طبيعة منصب الحاكم الشرعي والصفة التي اتبناها الدولة العثمانية من وراء ذلك ظروف داخلية ومسؤوليتهم ومواردهم المالية وعماوتهم يرجع إلى -

د عبد الحميد حامد سليمان - كوازيه الشريعة في العصر العثماني ص ٨٦ - ١٠٨

د إيلي عبد الغلوف أحمد - الإدارة في مصر في العصر العثماني - مطبعة جامعة عين شمس ص ٦٠

١٩٧٨ ص ٢٩٣ - ٢٩٤ .

المختلفة هذه (انواب) شأنهما شأن محاكم لخطاط القاهرة المختلفة ولهم مباشرة لخصاصات محددة على عكس قضاء الأقاليم الذين كانوا يشغلون من المكتبة والنور مثل رئيسهم الأعلى في القاهرة قاضي صكر ولاية مصر كل في نطاق إقليمه وبالتالي كانت حدود مسئولياتهم المدنية والدينية والخصاصاتهم أوسع .

ويأتي شاغل هذا المنصب في كل إقليم ليشكل مع حاكم الإقليم جناحي الإدارة المدنية والمالية ، وأمامه كان عليّ من رجال الإدارة أن يشيخوا المهام الموكولة إليهم ثم قيامهم بأدائها^{١٢}

لكن إشراف الحكام الشرعيين على الملاحة وأمورها لم يكن على لأجمل إشرافاً مباشراً حيث مارست عناصر إدارية أخرى سوف يأتي ذكرها الإشراف الإداري والمالي على حركة الملاحة النيلية وطوائف العاملين بها في نطاق الأقاليم وقد تمثل دور حكم للشرع من القضاء ونوابهم بصفة بلى ما نكر في تلقي الأوامر الإدارية وإلزام المباشرين الفعليين بها وتوثيق عقود البيع والشراء والاستجار وتلقي ضلالت المتظلمين من أصحاب المراكب والعاملين عليها ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن تظلم بعض الصيادين من فرض ضرائب عليهم وإزاء ذلك أصدر (النايب) في محكمة مصر القديمة أمراً لعناصر الإدارة المعنية بذلك جاء فيه (خطاباً إلى كاشف الجيزة وأمين البحريين وزعيم مصر القديمة والجوريجي بها مصمونه أن لأهالي ناحية ديوالطين ستة قوارب لمساعدة تحصيل المال الميري ولم يكن عليهم خوالي ولا تكاليف من القديم إلى الآن ولم أحد يتعرض

^{١٢} د ليلى عبد النظيف محمد - مرجع السابق ص ٢٧٦ ٢٧٣

لهم وقد بلغنا أن رعيم مصر القديمة وأمين السمك تعرضوا لهم وأرادوا إحداث حادثة عليهم وبذلك يتعطل المال المصري والحال أنكم تجرؤ القوارب المذكورة للناحية المذكورة على حسب معتادهم القديم ومستمر خاليتهم ولا تتعرضوا لهم بوجه من الوجوه ولا بطريق من الطرق المخالفة للشرع الشريف ولا تدعوا أحداً منهم يعرض في حقكم ويتظلم منكم مرة أخرى

(١١٤)

٢. الكشف

ضم التقسيم الإداري لمصر العثمانية عدداً من الأقاليم الإدارية خمساً منها اسم ولاية وهي (الغربية والمنوفية والشرقية والبحيرة وجرج) بينما كان هناك أربعة وعشرين وحدة إدارية أصغر من ذلك وهي التي عرفت بالكشوفيات بلغت في الوجه البحري ثلاث وحدات هي بنيس وقثوب والطرائة إلى أن استقلت فارسيكور وضواحيها عن ولاية الشرقية وأصبحت كشوفية مستقلة بينما بلغت في مصر العليا أربعة عشر كشوفية ، وقد اعتبر حسين القدي في نهايات القرن ١٨ الميلادي أن مصر تنقسم إلى أربعة عشر ولاية سبع منها في الوجه البحري ومثلها في الوجه القبلي ^(١) .

^(١) د. الزياتي القومية - محكمة مصر القديمة الشريعة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ ١٠٩١ هـ

في ١٩١٠

^(٢) يزيد من التفاصيل حول التقسيم الإداري لمصر العثمانية وتطوره والهيئات التي طرأت عليه

ونظم إدارة الأقاليم والحدود الإدارية للأقاليم وما طرأ عليه من تغيرات يرجع إلى -

- د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الأرفف لمصري في القرن الخامس عشر الميلادي

وقد ترأس الأجهزة الإدارية في الولايات الكشف والصناجق باعتبارهم قمة الجهاز الإداري في الوحدات الإدارية في الأقاليم سواء كانت ولاية أو كشوفية^(١) ومن ضمن مسئولياتهم المتعددة برزت مسئولية الإشراف على الملاحة النيلية في قطاع إدارتهم ونفوذهم وتمثل ذلك الإشراف في كفالة الأمن بصفة رئيسية ومتابعة وتنفيذ الأوامر والتعليمات الصادرة من الأجهزة الإدارية العليا بخصوص مساعدة بعض العناصر الإدارية المعنية بصفة مباشرة بالملاحة على أداء مهامها ومن ذلك تمكين مندوبي أمين البحرين ثم من بعده أغا أغاة الرسالة ورجاله من الأخوات والمعرفين من حصر وضبط المراكب المطلوبة لنقل الحبوب إلى العناصر السلطانية في مصر القديمة (الأندلس الشريفة) وكذلك عند اشتداد الحاجة إلى نقل المهمات الرسمية للدولة من جنود وأطعمة وبارود وغير ذلك^(٢).

- الماهر مكتبة مديوني سنة ١٩٨٦ ص ٣٦-٣٠

٢- سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٢٥٩-٢٢٨

٣- نيلي عبد اللطيف - المرجع السابق ص ٣٨٨-٣٧٧

- حسين الحدي الزورناهي - المصدر السابق ص ٣٣-٣٤

١١- سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٢٥٢-٢٥٧

١٢- دار الوثائق القومية - محكمة البحيرة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ في ٢٠٧-١٣٩-١٤٠

- محكمة النقطة سجل ٢١ لسنة ١١١١ ق ٤٦ .

- محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ٣٠-٢٤٦

٢. أئمة البلاد .

ترافق لقب (الأمين) ولقب (الملتزم) بما يؤكد على ما ذهبنا إليه غير مرة من أن نظام الالتزام قد طبق في مصر منذ دخول العثمانيين إلى مصر والأكثر من ذلك أنه نظام لم يستحدثه النظام الإداري العثماني وإنما وجدته مطبقاً في مصر زمن المماليك تحت اسم ' الضمان ' وعرف القائمون عليه بصفات مختلفة مثل (المقطعين) والمتضمنين والأئمة الملتزمين^(١) وباعتبار أن الالتزام كان يدخل صاحبه حق تحصيل الرسوم والضرائب من مختلف جهات النشاط في مقاطعة الالتزام أو في إحدى جهات المقاطعة لملتزمي البلطن إضافة إلى مسئوليات إدارية مختلفة ولا سيما في القرى فإن الملتزمين كانت عليهم واجبات تضامنية مع الكشاف مع الأخذ في الاعتبار مسألة التدرج^(٢) الإداري وقد أشرنا آنفاً إلى ما أشارت إليه إحدى الوثائق من خضوع الرويسا والنوتية في القرى إلى الإشراف الإداري للملتزمين الذين حلوا محل مشايخ الطائفة وأصبح الملتزمون هم الحلقة الوسيطة بين عناصر الإدارة الطويلة في الأقليم أو الكشوفية على اختلاف مسئولياتهم وبين الأهالي الواقعون في دائرة التزامهم وكذلك في المركز في القاهرة ومصر القديمة وبسواقي بين أفراد الأجهزة الإدارية وبين أفراد تلك الطوائف^(٣) .

^(١) فريد من التفاصيل حول هذا الموضوع وحول حقوق وواجبات الملتزمين وترتيب عمل

الملتزمين، وتقسيم هذا النظام من واقع التطبيق العملي في الفترة العثمانية يرجع إلى

- د عبد الحميد حامد سليمان - الوثائق المصرية جـ ١٧٣ ١٨٧

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دعاوى الشرعية سجل ٣٣ لسنة ١٠٠٣ ق ٢٩٨-٥٧٦

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة دعاوى الشرعية سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٧ ق ٣٠ ، سجل

١٨١ لسنة ١١٢٣-١١٢٤ ق ٣٢٢

٤. الأمن المتكامل في الغلال الديوانية والشؤون السلطانية

تم المتكاملون المسئولون عن إدارة مخازن القمح السلطاني في مصر القديمة (الأنبار الشريفة) وضمان وفاء وأداء المتكاملين بما يستلزم عليهم أدواؤا عينا من الحبوب خصوصا من صعيد مصر وقد تمثل هؤلاء مسئولون فيمن كانوا يضطلعون بتلك المهام ممن عرفتهم الوثائق بألقاب مختلفة اشرفنا إليها سابقا وأشهرها لقب (أمين الشؤون السلطانية) ، أما الفرق الثاني في تلك المسئوليات فكان في أمين البحرين ثم من بعده أعاد أجهزة الرسالة ورجالها الذين يشرفون على عمليات تجهيز المراكب المطلوبة لذلك ، وضمان وفاء كل مركب بما وجب عليه أدواؤه من عباء النقل المعروفة باسم (الوسالة) حيث كانوا يتابعون ويظمون قدام كل مركب بنقل طاقة حملها مرتين كل عام من أماكن تجدد لها بموجب تصاريح تحمل اسم ريس كل مركب والجهة التي عليه أن يتجه إليها والكمية الواجب نقلها والجريش الذي يصطحب ذلك المركب لمتابعة تمام ذلك ويصدر عن التصريح بمعرفة كل من أمين الشؤون وأمين البحرين ، كما كان أمين البحرين وأعاد أجهزة الرسالة من بعده تجهيز ما يحتاج إليه من المراكب في حالات نقل الجنود والمهمات السلطانية على اختلافها ^(١) إضافة إلى تحصين الضرائب والرسوم على حركة الملاحة

دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة سجل ١٠٤ السنة ١٠٨١-١٠٩١ ق
٢٣٨٠-٢٤٣١ ، سجل ١٠٥ سنة ١١٠٨-١١٠٩ ق ٥٤٨ ، سجلات الديوان العالي
سجل السنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ٦٥٠

لمبنية في نهر النيل بحيث لا يسمح لمركب أو قارب أو غير ذلك بالإبحار
لا بعد الترخيص له بذلك من أمين البحرين أو من ينوبه في ذلك^(١) .

٣. كان ، جال أوجاق عزبان هم أصحاب اليد العليا في مختلف
المناصب المسترفة على حركة الملاحة خصوصاً في إمارة البحرين
والشور . وفي معظم الأحيان كان كبار رجال الأوجاق هم الذين يتولون
أمانة البحرين والشور وعلى سبيل المثال لا الحصر تضمنت تركة صالح
تخذ طائفة عزبان الشهير بالرزال بنداً كبيراً جاء عوفه (في مغلقاته
عن التعريف ومحصول بولاق ومصر القديمة) وتفرع عن ذلك البند
تخرج ذات دلالات وهي:-

- م هو عن محصول بولاق ومصر القديمة والكيالة ١١٩٣٦٩ نصف
فضة .

- م هو عن معمل النشا (أحد الجهات التابعة لمقاطعة ممسرة
بحرين) مبلغ ٣٧٤٨ نصف فضة .

- بسط رابع مقاطعة البحرين ٦١١٠ نصف فضة .

- عن عوايد شهر حولة (رسول الباشا وملفونه العامل كحلقة
وسيلة بين الديوان العالي وبين أمين البحرين) بسط رابع للبحرين
٣٤٤٥ نصف فضة .

- عن أمانة التعريف من البحرين ١٨٦٥٨ نصف فضة .

- عن عوايد كتب الشهر (أحد العاملين التابعين لرسول الباشا
وملفونه) ٣٧١٢ نصف فضة .

^١ دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ إلى ٤٠٢

- محكمة دماط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ إلى ٣٠-٢٤٦

- سجلات الديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ إلى ٧٧٦

- SHAW :- op. cit. pp138-139.

- أشاعة الرسالة ٥٠٠ نصف لحنه .

وينظرة سريعة لتلك البنود يتضح مدى علاقة أمناء البحرين من رجال أوجاق عزيان مع كبار ضباط الأوجاق مثل قلنده (سردار) ولقبه (كتخداه) حيث يلتزم كبار الضباط ببعض مقاطعات الالتزام وجهاتها ويلتزمون من باطنتهم ضباط الل في الرتبة والمكانة ويسدد ملتزموا الباطن م التزموا به على ألسنتهم ، كما يتضح ضخامة العوائد الحقيقية التي كانت تدره جهات الملاحة النيلية ، ثم يتضح أيضاً العلاقة المالية بين هؤلاء الملتزمين من كبار ضباط الأوجاق وبين الباشا ومنذوبيه باعتباره أولاً وأخيراً الملتزم الأصول بولاية مصر لدى السلطان العثماني والفرقة السلطانية في استبول .

٥ الجاويشية والمهرمين^(١) .

الجاويشية أفراد من الجنود ممن كانوا يعملون تحت إشراف أمين البحرين ، ومن بعده أضا أضوات الرسالة أو يعملون في معية كشاف الأقاليم وقد اختلعت مسؤولياتهم بين الإدارية والأمنية حيث عرفتهم بعض المصادر بأنهم (ولاية البحر) بينما عرفتهم أخرى بأنهم (الجاويش المعروف) أما المعروف فكانوا معاونين الإداريين لأمين البحرين وأضا

^(١) ذهب د أحمد السعد سليمان - أن كلمة جاويش دخلت اللغة التركية من اللغة الفارسية وأنها مرادف لكلمة (سرهك) الفارسية ، وعموماً لأنها صفة لقب عسكري يساوي رتبة البوزباش .

- د. أحمد السعد سليمان - المرجع السابق ص ٥٩-٦٤ .

بالوجه القبلي) ومزلاء من عندهم الفرماتات والبيورنديات بأنهم
(القبض بالوجهين القبلي والبحري) (١).

.. تلك كانت العناصر الرئيسية التي تولت صلية الإشراف الإداري
والمالي على حركة الملاحة ، وقد اقتضى النظام المالي الذي استخدمه
العثمانيون في إدارة ولاية مصر على ما أسلفنا أن تعمل تلك المسئوليات
من خلال تفويل القائمين عليها حتى جباية الرسوم والضرائب على
اختلافها عينية ونقدية والوفاء للخزينة السلطانية ببعض تلك ويقتضيها
تلك أن تنتج المطويات المالية والعينية لكل جهة وما قد صنعها وأصلط
بها من ظروف .

(١) دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة مجلد ٩٧ لسنة ١٩٩٩-١٠٠١هـ في ٤٦٤

د محمد علي حومان - المرجع السابق ص ١٩٨

ثانياً الرسوم والضرائب والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية «

تنوعت وتعددت الرسوم والضرائب والأعباء ليس من حيث حجمها وقدرها المالي فحسب وإنما من حيث التسمية التي تراكمت فيها مصطلحات مختلفة للدلالة على ضريبة بعينها ومن ذلك مصطلحات الموجب والمكسب والجمرك والجزية والطبقة والنداء على المراكب وغيرها^(١) ، حيث عبرت تلك المصطلحات على اختلاف ألفاظها عن ضريبة واحدة كانت تؤخذ سنوياً على كل مركب بحسب سعته ، على أن ضرائب ورسومها أخرى عينية ونقدية عرفتها حركة الملاحة النيلية وأفرمت لها وثائق عديدة على مدار فترة البحث .

وسوف نتناول تفصيلاً ذلك من حيث تنوع الرسم أو الضريبة والجهات التي افادت منه ومن حيث ظروف وتوقيت فرضه ، وقد حدثت إحدى وثائق الديوان العالي على الإجمالي الجهات المتعاملة مع الملاحة النيلية بهذا الخصوص والتي كان لها حق تحصيل الرسوم والأعباء أو التكليف بالأعباء كالنقل بأجور مخصصة أو حتى المصادرة الموقتة التي تعني ما أسمته الوثائق بالمسخرة في ثلاث جهات^(٢) هي على حد تعبير تلك الوثيقة :

(١) باب البحرين (٢) باب الرسالة (٣) باب الثمن
وقد أشرنا إلى مسئوليات تلك الجهات والقائمين عليها مع تفصيل مستقلة غير مرة في ثنايا هذا البحث ولهما يلي نتناول تفصيل الرسوم

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ١٩٨٥ في ٨٢ ، سجل

٢٦ لسنة ١٩٩٥ في ٣٤٢

- محكمة بولاق سجل ٦٣ لسنة ١١٢٧/١١٣٠ في ٢٧٢

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٦ لسنة ١١٢١-١١٢٩هـ في ٩٩٢

^(٢) دار الوثائق القومية - سجلات الديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧هـ في ٧٧٦

والضرائب والأعيان المفروضة على حركة الملاحة النيلية والتي اشتملت
بها العناصر المنتمية لتلك الجهات الثلاث :-

(١) المطلوبات التقليدية :-

حدثت سجلات الروزنامة جهات الالتزام الضرائبي الخاصة بالملاحة
النيلية ضمن مقاطعة التزام عرفتها تلك السجلات بأنها (مقاطعة
سمارية بحرین وتوابعتها مع مقاطعة تعريف المراكب وسمارية
شونة بذر قرطم وغيره) وكانت جزءاً تابعاً لجهات الاحتماب إلى أن
انفصلت عنها في مقاطعة واحدة تحت اسم (البحرين والسمرة
والتعريف) ثم انفصلت عنها جهة السمرة على غرار الشؤون
السلطانية وبقيت السمرة على غرار التجار في بولاق وتعريف المراكب
والرسوم على شونة بذر القرطم ومعمل النشا بمصر القديمة وغير ذلك
مع باقي الجهات التقليدية المكونة لهذه المقاطعة .

وقد اشتهرت جهة السمرة على الغلال السلطانية مقاطعة مستقلة
أنشئت في بدايات النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي ثم أضيف إليها
رسم مال حماية إضافي لتقلعه المراكب والقوارب العاملة في نهر النيل
وقد كان الالتزام بها والإشراف عليها يتبع أغا أغوات الرسالة ورجاله
من أغوات الرسالة وصوباشية البحر وغيرهم .

ثم نجح رجال أوجاق عزبان في مد سيطرتهم على هاتين المقاطعتين
طوال سنوات القرن ١٧ الميلادي إلى أن نالتهم عليها رجال أوجاق
مستعطلان (الإنكشارية) في القرن ١٨ الميلادي . وقد سجلت لغسائر
الروزنامة بدار الوثائق التقليدية للخزينة السلطانية عن مقاطعة
(سمارية بحرین وتوابعتها) منذ ١٠٨٨هـ / ١٦٧٦ م وهي المسلة
التي تمثل سجلاتها أول سجلات الروزنامة بدار الوثائق المصرية المعينة

بهذا الشأن تحت عنوان (أصول مال أسكلها ومقاطعات) وقد ذكرت أن المطلوب عن هذه المقاطعة للخزينة السلطانية كان مبلغ ٥٥٠٠٠٠ يوزي سنوياً غير أن هذا المبلغ قد شهد زيادات مختلفة في القرن ١٨ الميلادي نوضحها فيما يلي :-

مال سنوي وهو أصل المال الميري المقرر عن هذه المقاطعة.	٥٥٠٠٠٠
زيادة في سنة ١٠٩٠هـ/١٩٧٩م عن (مال كوتيه) وهو يمثل المطلوب عن مدة أحد عشر يوماً تمثل فارق الأيام بين السنة القبطية والسنة الميلادية	١٠٢٥٦
زيادة في سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥م تحت بند (تفاوت مهجات بارود) إذ كان على ملتزم مقاطعة سمسارية بحرية تقديم بارود بقيمة ذلك المبلغ ابتداءً من تلك السنة	٦٠٢٥٦
إجمالي	٣٩٠٢
زيادة عن مضاف سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥ وهو القسور الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت على تلك السنة من جملة الزيادات التي تقررت على مختلف جهات التمويل في مصر .	٥٦٤١٥٨
إجمالي	٢٢٤١٠
زيادة عن مضاف سنة ١١٥٥هـ/١٧٤٢م وهو القسور الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت على مختلف المقاطعات في ذلك العام.	٥٨٦٥٦٨
إجمالي	٢٢٤٦٣
زيادة نشأت عن إلحاق مقاطعة كماله خلال بولاق بمقاطعة بحرين سنة ١١٦٣هـ/١٧٥٠م	٦١٠٠٣١
إجمالي	١٩٥٠٦٤
زيادة عن مضاف ١١٧٤هـ/١٧٦٠م	٨٠٥٠٩٥
إجمالي	٣٢٢٠٥
ظل ذلك المبلغ الإجمالي يدفع سنوياً حتى تقوم الحملة الفرنسية إلى مصر .	٨٣٧٣٠٠

هذا بخلاف ما كان على الملتزمين أن يدفعوه للخرينة السلطانية في مقابل تعيينهم في مناصبهم تحت بند (كشوفية كبير) وقد بلغ المطلوب عن ذلك سنة ١٠٩٠هـ/١٦٧٩م مبلغ ١٠٣٠٥٥ نصف فضة ارتفاع سنة ١١٢١هـ/١٧٠٨ إلى ١٢٧٦٩٢ نصف فضة وظل يؤدي إلى نهاية القرن ١٨ إضافة إلى مبالغ تتراوح بين ٥٠٠٠٠ نصف فضة وبين ٨٠٥٧٩ نصف فضة تحت بند (كشوفية صغير) كانت تكفي لكل من يتولى منصب الباشا منوباً وذلك في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي (١) .

وقد امتدت حدود تلك المقاطعة جغرافياً لتشمل على ثلاثة قطاعات كان أولها (قطاع بحر بولاق ومصر القديمة) الذي يمتد من معادي الخبيري جنوباً إلى شمال بولاق ، وثانيهم كان (مقاطعة الوجه القبلي) الذي يمتد من معادي الخبيري شمالاً إلى أسوان جنوباً ،

(١) دكر الوثائق القومية - دلائل أصول مال وأسكنها ومقاطعات تحت أرقام ٤١٤٠-

٤١٤٢-٤١٤٨-٤٢٠٢-٤٢١٣-٤٢٣٤ وذلك لسنوات مختلفة وأرقام نادرة م-١٠٠٠

مختلفة تابعة للمعزون التركي رقم ١

- محكمة بولاق مجلد ٣١ لسنة ١٠٦٦هـ ق ٨٤٧، سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ -

١١٢٠هـ ق ٢١٠

وثالثهم تمثل في (قطاع الوجه البحري) الذي اشتمل على جهتين عبرت عنهما الوثائق بأنهما (بحر رشيد وبحر دمياط)^(١).

أما الرسوم الأساسية والتي تعني هذا البحث فقد تمثلت فيما كان يفرض على المراكب والقوارب بصفة سنوية من ضرائب تؤدى نقدا وتقدر على حسب سعة المركب وحالته ، وقد أطلقت وثائق المحاكم الشرعية على تلك الضريبة تسميات مختلفة مثل (الكتابة على المراكب) كما أسماها (معلوم العبء) وعرفتها وثائق اخرى بأنها (عادة الندا) ولها (عوايد القلوع)^(٢).

وكان رجال أوجاق عزبان هم الذين كانوا يحتكرون الالتزام بتلك المقاطعة وتطول تعدد التسميات لتلك الرسوم يعود إلى شتاع فترة البحث وتعد الصياغات التي كانت تختلف من محكمة شرعية لأخرى ومن كاتب لآخر إلا أن ثابته أنها كانت أسماء متعددة لمسمى واحد وإن اختلفت قيمتها التي سمكت عنها الوثائق في معظم سنوات فترة الدراسة وإن باحت بها في بعضها الآخر .

وإذا تنبهنا الملزمين بتلك المقاطعة فإن المصادر المبكرة للفترة العثمانية قد رصدت اسم أول من ألزم بها في العصر العثماني وظروف

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد سجل ١١٢ لسنة ١١٢٠هـ - ١١٢٢هـ في ٩٤١

- محكمة البحوة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢هـ - ١١٠٤هـ في ٢٠٧

- محكمة بولاق سجل ١٦ في ٢٧٦٣. محكمة دمياط سجل ١٨١ لسنة ١١٢٦-١١٢٧ في ٣٢١

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠هـ في ٥٦-٨٣١-١٥٦٦

، سجل ٥٠ لسنة ١٠٧١هـ في ٧٠٢ ، سجل ٥٩ لسنة ١١٠١هـ - ١١٠٦هـ في ٧٧١

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣هـ - ١٠٥٦هـ في ٤٠٢

ذلك فيما ذكره ابن زنبيل الرمال وابن أبياس عن حادثة إشراف السلطان سليم الأول العثماني على الفرق عند نزوله من مركبه إلى المقياس عند مصر القديمة لولا أن تداركه الحاج عبد القادر الأعرج وكان يعمل ريساً للمركب التي استقلها السلطان سليم في رحلته من رشيد إلى القاهرة فحال له السلطان سليم : تمن على يا عبد القادر فرد الرجل : تمنيت أن أكون معرف البحرين ، فكتب له السلطان ما نقله ابن زنبيل بقوله (يأكلها إلى المصات من غير أن يحمل منها إلى الديوان شيئاً مطلقاً وأن يكون مسموع الكلمة وأفر الحرية إلى أن يموت وأعطاه عطايا الملوك)^(١) ، ثم حلها ملتزمون مختلفون من رويسا المراكب وكذلك حلها أفراد عانيون وحرفيون وغيرهم وذلك حتى العقد التاسع من القرن ١٦ الميلادي الذي شهد دخول الصكر من أوجاق متفرقة وجاويشان لالتزام بها ، ثم تعاقب عليها فئات مختلفة من منتبين وصكريين إلى أن تمكن أوجاق عزبان من السيطرة عليها حيث أدارها رجاله من بدايست القرن ١٧ الميلادي وحتى فنوم الحملة الفرنسية إلى مصر وإن شتركهم فيها لبعض الوقت منافسهم من أوجاق مستحفظان (الكشورية)^(٢).

(١) - ابن أبياس - العصر السابق ج ٥ ص ١٩١-١٩٢

ابن زنبيل الرمال - العصر السابق ص ١٤٩ .

(٢) . حسن علي حوران - المرجع السابق ص ٩٧-٩٨-٣٣٠-٣٣٥ انعمرداق

العصر السابق ص ١٨٠-١٨٨-٢١٨ الجوزي - العصر السابق ج ١ ص ٣٤٤

وكان معرف البحرين في بدايات العصر العثماني هو نفسه أمين البحرين بعد ذلك حيث احتلقت دلالة كلمة التعريف مع أمانة البحرين إذ أطلقت أيضا على معاوني أمين البحرين أو على من كان يلزمهم من باطنه في ناحية من النواحي التابعة له في نهر النوسل والذين كانوا بمقتضى ذلك يمارسون نفس اختصاصاته ويقومون بمسئولياتهم ولهم حق تحصيل الضرائب عن المراكب العاملة في نطاقهم لقاء مبلغ محددة يلتزمون بسدادها لأمين البحرين سنويا ومن ذلك إلزام أمين البحرين لقطاع فرعي بمياط ورشيد عام ١١٠١هـ / ١٦٨٩م لأحد المعرفين وقد نقلت إحدى الوثائق ما اتفق عليه أمين البحرين وذلك المعرف حيث جاء فيها ما يؤكد ما ذهبنا إليه ومنه (.. أقام الحاج عطا الله المعروف المذكور الحاج يوسف بن الشهابي أحفاد من طائفة عزيزان مقام نفسه في تعاطي ذلك وفي قبض ما يتعلق به بالبحرين المذكورين في جميع السنة الخراجية المذكورة حكم الخالية على العادة من غير إحداث حادث ولا تجديد مظلمة ..) وقد بلغ ذلك الملتزم في مقابل ذلك ٢٢ ألف نصف فضة تحت بند (عقب بحر الشرق) ومبلغ ٩ آلاف نصف فضة تحت بند (عقب بحر الغرب) وتمثل رسوم التعقيب العوائد الرسمية التي عرفتها الوثائق على نحو من أشرنا ألفا بأنها (معلوم العقبة)^(١).

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١هـ - ١١٠٦ هـ ١٧١٣.

كما انضم ثلاثة رجال هم حسن بن مبارك وولده الشمسي محمد والحساج رمضان شعبان بجهة تحصيل الرسوم على المراكب في بولاق (الكتابة على المراكب ببولاق) من باطن أمين البحرين نظير مبلغ ٣٠٠٠ نصف ليرة^(١) .

وبد هي أن التزام مثل هؤلاء المعرفين بسداد الضرائب عن جهات التزامهم كان يضمن لهم ارباها مجزية تمثل الفارق بين ما كان عليهم أدائه لأمين البحرين باعتراف الملتزم الأصلي وما كانوا يجيبونه من ضرائب وعوائد بصفة رسمية أو بخير ذلك ، وقد ظل الأمر على هذا النحو إلى أواخر القرن ١٧ الميلادي الذي شهد ظهور مصطلح (أغوات الرسالة) الذين كانوا يعملون في بدايات الأمر تحت إشراف أمين البحرين ورجاله من المعرفين لمتابعة عمليات نقل الحبوب من مناطق إنتدجها إلى الأنهار الشريفة في مصر القديمة حيث كانوا يصحبون المراكب العاملة في هذا الشأن^(٢) ، لكنهم بدؤوا في منالسة المعرفين في نشاطاتهم إلى أن تحول المعرفون إلى العمل تحت إشراف أغوات الرسالة بعد أن كان الأمر على عكس ذلك ورصدت الوثائق بعض أسماء هؤلاء المعرفين واصفة إياهم بأنهم (المعرفين بباب أعانة الرسايل السلطانية) ومساعد على هذا التغير أن الجميع كانوا ينتمون إلى أوجاق

SHA W.- op. Cit.p139

(١)

- Raymond : op. Cit.p629.

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٨٠-١٠٥٦هـ في ٨٣١-١٥٦٦

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦هـ في ٧٧١-٢

سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ في ٣٦٤ ٣٦٦ ٣٩٧-٤١٦

واحد هو أوجاق عزبان الذي كان لرجاله الإشراف على الملاحة النيلية والرسالة والأنهار والالتزام بها^(١٢).

كما أن طبيعة البنية الداخلية والتنظيمية وعلاقة عناصر الأوجاق به واتساعهم القوي له كانت تستوعب مثل تلك التغيرات ، وقد مثل الالتزام بجهات مقاطعة (البحريين والتعريف) وما كان يجنيه القامون على ذلك من المعرفين وغيرهم من الأرياح موردا ضخما لرجال أوجاق عزبان الذين احتكروا ذلك النشاط إلى أن نافسهم رجال أوجاق مستحفظان حيث شهدت سنوات العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي بداية ذلك على استحياء ولكنها سرعان ما اتسعت وارتقت إلى المشاركة ثم المنافسة لرجال أوجاق عزبان في تلك الالتزامات^(١٣) ، حيث تضمنت سجلات محكمة بولاق الشرعية على سبيل المثال اسم الزيني جلي من طائفة مستحفظان ووصفته بأنه (معروف السلطنة ببحر النيل)^(١٤).

وقد رصدت إحدى الوثائق المطلوب من الرسوم على المراكب والقوارب بحسب أحجامها وسعاتها وذلك حين اتفق كبار رجال الأوجاقين

^(١٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٥٨ السابق في ١٥٦ ، سجل ٥٩ السابق

٢٨٤-٢٣٤ ق

^(١٣) -Raymond : op . cit .p629.. -SHAW:op . cit p.139

القيادي - مجموع نطيف ص ٥٦-٦٠

- ٤٣٨-٢١٩-٢١٧ - المصدر السابق ص

- حسن أفندي لوروراجي - المصدر السابق ص ٢٢- ٣٥

^(١٤) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ١١١٦ ، ١١٢٠ في ٣٢٠-٢٠٨

المتنافسين مستحقان وعزبان على تنظيم العمل وإنهاء الصراع بينهما واقتسام المنافع التي تدرها عوائد المراكب فيما يؤكد ما ذهبنا إليه ، كما اتفقوا على رفع المنارم والحمايات الإضافية المفروضة على المراكب بما يعني أن ما اتفق عليه رجال الأوجاقين هو ما ينبغي أن يكون من الضرائب والرسوم لا ما هو كائن فعلاً الذي يبدو أنه كان يفترق كثيراً عما اقترضه ذلك الاتفاق .

على أن الدافع لتلك الإصلاحات الضرورية في حقيقته لم يكن تحري العدالة أو بهدف التشجيع على الاستثمار أو التخفيف عن أعضاء أولئك المستثمرين في الملاحة النيلية وإنما كان محاولة كل أوجاق التضييق على منافسه تمهيداً لانتزاع ما بيده من منافع وعلى ذلك لم يرس هذا الاتفاق التور رغم كونه في حقيقته ليس سوى اتفاق على تقسيم المنافع والنفوذ وذلك لأن تنفيذه يعني ببساطة حرمان رجال الأوجاقات من عوائد ضخمة وهو الأمر الذي وأده قبل أن يشب ويتعلق .

أما ما قد حدده ذلك الاتفاق من الضرائب فقد كان على النحو التالي :-

كل مركب كبير عليه أن يدفع سنوياً عشرة مثاقير زر محبوب^(١) بما يصاوي ١٠٠ نصف فضة بمصر صرف الدينار الواحد مائة وعشرة أنصاف .

^(١) زر محبوب هو عملة ذهبية سميت أحياناً بذلك الاسم وأحياناً بالهوب وأحياناً أخرى بالذهب الهوب كما أطلق عليه الهوب الإسلامي وعرف خطره بأنه نصف زر محبوب وكانت أسعار صرف العملات الذهبية تعدد بالعملة الرسمية التي تحصل لها الضرائب وهي الأنصاف الفضية والتي كانت تسمى أيضاً باليازات ، وقد ذكر د أحمد السعيد سليمان نقلاً عن علي مبارك أن تلك العملة قد استخدمت منذ بداية الحكم العثماني وحتى فروع الحملة الفرنسية ولكن الوثائق سجلت أن أول تعامل بذلك العملة كان سنة ١٧٣٣/١٧٤٦ كما ظهرت أسعار صرف العملات حسب ظروف مختلفة كانت تحكم أسعار الصرف إقطاعياً وإقطاعياً .

— حموييل برنار — وصف مصر ج ١ ص ٦٧ وما بعدها ص ١٧٩ - ١٨٠

د أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ١٢٠

- أ. كل مركب متوسط الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير زر محسوب سنوياً بما يعادل ٦٦٠ نصف فضة بنفس سعر الصرف .
 ب. كل مركب صغير الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير بما يساوي ٤٤٠ نصف فضة .

وقد حددت الوثيقة آلية تنفيذ ذلك متمثلة في تخصيص رجلين من مستحفظان ومثلهما من عزيان لجباية الرسوم وعلى أن يختص رجال أوجاني عزيان بثلاثي المتحصلات بينما يختص منافسوه من مستحفظان بالثلث الباقي^(٢).

وقد قدر شو الضرائب المفروضة على حركة الملاحة في قطاع بولاق ومصر القديمة في السنوات من ١١٥٥هـ/ ١٧٤٢م إلى ١١٧٤هـ/ ١٧٦٠م على النحو التالي :

- أ. المراكب ذات الأحجام الكبيرة عليها أن تدفع من ١٨٠٠ بارة إلى ٢٧٠٠ بارة طبقاً لمسعتها .
 ب. المراكب ذات الأحجام المتوسطة عليها أن تدفع من ٩٠٠ إلى ١٣٥٠ بارة .
 ت. المراكب ذات الأحجام الصغيرة عليها أن تدفع من ١٨٠ إلى ٢٢٠ بارة .

واعتبر شو تلك الرسوم في مقابل الترخيص بالملاحة فون أن تشمل الرسوم المطلوبة^(٣) عن التجارة والبضائع غير أن المبالغ المطلوبة عن المراكب والقوارب على اختلاف سعاتها قد وردت إجمالاً في وثيقة اتساق أوجاني مستحفظان وعزيان وكذلك فيما ذكره شومون أن تفصيل تلك المبالغ الإجمالية وهو الأمر الذي أمدتنا به وثائق المحاكم الشرعية التي

- دار الوثائق القومية - محكمة القضاة العسكرية سجل ١٣٨ لسنة ١١٤٦ إلى ١٢٨-١٤٦٠ .

سجل ١٧٥ لسنة ١١٧٧ إلى ٣٠٠-٥٨٣ ، سجل ٢٢٣ لسنة ١٢٠٨ إلى ١٣-٦١-٨٧٧

(٢) دار الوثائق القومية - سجلات الديوان العالي سجل ١١٥٤هـ/ ١١٥٧م إلى ٧٧٦

SHAW :- op . cit . pp 138-139 .

بـ هيئة العنبر الشريف .

كان أمين الشؤون الموجودة بمصر القديمة والتي كانت تعرف بأكثر من تسمية مثل (العنبر الشريف) و (الشون السلطانية) وكذلك (الأنبار الشريف) أن يستوفي الالتزامات العينية في شكل ديوب ترد من الأقاليم وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه أنفاً لأمين الشؤون ما يتكافئ عن عائلته في تلك السنة وهو مبلغ (٩ أنصاف من النضة عن السفن المطفاة) والسفن المطفاة هي التي أعطيت من التكليف بنقل حمولتين من مكان ويحدد أمين الشؤون بالاشتراك مع أمين البحرين وأما إعادة الرسالة وذلك المبلغ نظير ذلك ، أما المراكب التي وفيت بتكليف الرسالة المنكورة ونقلت ما عليها بأجور مخصصة فكان عليها أن تدفع مبلغاً موزناً لما دفعته المراكب المطفاة ، على أن ذلك الرسم كان يرتفع بشكل كبير على المراكب التي وفيت بتكليف الرسالة ثم تعافلت مع المسؤولين لنقل كميات أخرى بأسعار الثقل التجاري المسالدة في ذلك الوقت ومثل تلك المراكب حدد فرمان المطلوب عنها وهو مبلغ ٣٤ نصف فضة يدفعها أصحابها عن كل مرة ترد فيها بالحبوب إلى الشؤون السلطانية عند اقتضاء الأمر من المسؤولين عن ذلك^(١) .

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة بولاق سجل ٥٩ لسنة ١١٠١هـ - ١١٠٦هـ ق ١٩٠ -

١٩٣ - ١٩٤ - ٧٢٧ - ٧٢٨

مكتبة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠هـ - ١١٦٨هـ ق ٨

ج - عادة والي البحر بالوجه البحري .

.. والي البحر أحد المعرفين أو الجاويشية أو الصوباشية ^(١) الذين كان عليهم الإشراف على الأمن العام في المجرى الملاحي فسي فرعي دمياط ورشيد ، وقد عرفت مصر هذا المنصب منذ سنوات القرن ١٦ الميلادي إلى أن نقل الجبرتي في تاريخه لأحداث سنة ١١١٩/١٧٠٧م ورود مرسوم بإبطال منصب والي البحر الذي كان يعين شياخلوه من رجال أوجاق عزبان ذلك في سانس صفر من شهور تلك السنة ، إلا أنه سرعان ما عاد ثانية ^(٢).

وبدلت إحدى الوثائق على ازدواج مسئوليات شياخلي هذا المنصب بحيث شملت إلى جانب المسئوليات الأمنية مسئوليات مالية من واقع التزامهم بجهات عملهم لأمناء البحرين لأغا أغوات الرسالة وذلك في وثيقة تضمنت بيورلدنيات بتعيين أحد الجاويشية في هذا المنصب جاء فيه (.. تعيين بخشي جاريش صوباشيا للبحر بالوجه البحري ، وذلك لتعاطي الجزية وحفظ البحر وردع التفوس ورعاية المسافرين) ^(٣) .

وكلمة الجزية هنا إحدى مصطلحات ومنزلفات الرسوم والضرائب مثلها مثل التعريف ومثل عادة النداء وغير ذلك مما أشرنا إليه آنفاً وفي حالات عدم التزام ولاية البحر وصوباشيته بالجهات التي كانوا يصلون بها كان أمنا البحرين ومن بعدهم من شياخلي منصب أغا أغوات الرسالة يفرضونهم في نقاضي الرسوم من المراكب العاملة في تلك الجهات

^(١) الصوباشي هم من يعين لضبط أمور البلاد من قبل السلطان وقد ألح عدلول الكلمة لأصبح لصاحبها تسمية أوامر الحكام والإشراف على رجال الأندراك والأمس .

- محمد علي الأسدي - التاريخي اللامعات في مصنفات القلاص ص ٣٣٩

^(٢) الجبرتي - المصدر السابق ج ١ ص ٥٤-٥٥ ج ٢ ص ١٢٠-١٢١

- دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ١٩٨٥ - ق ٨٢

^(٣) دار الوثائق القومية . - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ١٩٨٥ - ق ٨٢

لحسابهم وقد حدد لهم الفرمان الذي أصدره مصطفى باشا أن يتقاضوا ٧٣ نصفاً من الغصة وذلك من المراكب المطفاة من التكليف بالرسالة في الوجه البحري ^(١).

ج - عادة أوجاق عربان =

على الرغم من أن العوائد السابقة كانت لمصلحة رجال أوجاق عربان إلا أن ذلك الرسم كان يحصل لمصلحة الأوجاق ككيان معنوي ليس له جزءاً من الدخل العام لأوجاق عربان شأنه شأن الحصص المقطوعة من تركات المتوفين من رجال هذا الأوجاق ، وقد رصدت إحدى الوثائق تفاصيل محاسبة تمت في ١٨ شوال سنة ١٠٠٥هـ / ١٥٩٥م بين الأمير رجب آغا أمين الأنبار الشريفة وبين جماعة من الرويسا الذين استزموا من باطنه بتحصيل تلك العادة لحساب أوجاق عربان جاء فيها (أنه لا حق لهم ولا لأحد منهم ولا استحقاقاً ولا طلباً قبل الأمير رجب آغا المرقوم أعلاه بوجه من ساير الوجوه ولا بطرق من ساير الطرق الشرعية بسبب ما أفضوه له وما تأدى قبضه منهم من العوائد العرفية والعادات القانونية الجاري بها العادة والقانون السلطاني عما يتعلق بتسليم كل مركب على عادتها المعلومة عندهم المعنية بينهم المشهورة وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مائة أردب من القمح ..) ^(٢) .

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ في ٨

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـ

إلى ١٠٥٦هـ في ٤٠٢

وليس لدينا تفاصيل محددة عن تطور المطلوب لهذا الرسم قبل صدور فرمان مصطفى باشا فالشان في مثل تلك الرسوم أنها فرضت تحت وطأة ونفوذ جهات عسكرية أو أفراد من شاطلي المناصب الإدارية الإشرافية ثم تعارف الجميع عليها بمرور الوقت سواء دفعوها أو منفعوها وتحولت إلى تسمية مناسبة لظروفها وهي كلمة (العادة) وقد أخذت تلك العادة بمعنى الوقت وتقدم السنوات شكل الحق الثابت ولعرف الدائم المستقر . ويبدو ذلك في ضوء ما أشارت إليه العديد من الوثائق تفسيراً مقبولاً وتعطيلاً مناسباً لسكوت الوثائق المختلفة عن التفاصيل الدقيقة للمطلوب عن تلك العادة وتطوره ورغم أن بداية هذا الرسم كانت تخص المراكب السلطانية إلا أنها انتقلت لتشمل كل المراكب التي قامت بالعمل في هذا المجال من غير مراكب الرسالة وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه المبالغ المطلوبة عن (عادة أوجاق عزبان) في مبلغ ١٤٤ نصف فضة ونظمتها لحساب الأوجاق أصحاب المراكب العاملة في نقل الحبوب بالأسعار العادية في غير تكليف الرسالة وذلك عن كل ١٠٠ أردب تعملها تلك المراكب ^(١) .

ولا يبدو هذا المبلغ كبيراً قياساً إلى المنفوعات في القرن ١٦ و ١٧ للميلاديين إذ أخذنا في الاعتبار التضخم المتنامي وتراجع القوة الشرائية لانخفاض الفضة (البارات) في القرن ١٨ الميلادي ^(٢) .

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٨٨ق ٨

^(٢) يوضح استطراد تطور أسعار صرف العملات الأجنبية الذهبية (بندي - بندي - جولي - بوطالة - جولي - شريفي . إلخ) مقارنة بالباراة أو النصف فضة وهي العملة الرسمية المحلية التي كانت تحصل بها الضرائب . يوضح شرايع المسمر لقيمة البارة لمصلحة تلك العملات الذهبية وعلى سبيل المثال كان سعر البندلي وهو عملة ذهبية مسبوقة إلى البندقية مسنة

د - عادة مراكب العوض بالوجه القبلي -

كان ذلك الرسم يحصل تحت بند (توابيع أغاة الرسالة) ويعني ذلك أنه لحساب أذا أغوات الرسالة المشرف العام على عمليات نقل الالتزامات المعنية من الحبوب ، أما مراكب العوض التي كان عليها أداء ذلك الرسم فهي المراكب التي كان يقوم باستئجارها بعض أصحاب المراكب لكي تنقل ما عجزت مراكبهم عن نقله من التكاليف بالرسالة وذلك لكون هذه المراكب في حالة إعادة تأهيل وإصلاح أو لاستئجارهم بها عن تلك المهمة الثقيلة باستئجار مراكب قريبة من مناطق الإنتاج لتقوم بتلك المهام وبالتالي يختصر الوقت والمسافة وينتفع أصحاب مراكب العوض بأسعار النقل التجاري المتداوله بينما تتحقق للمراكب التي أعطاها ذلك من العمل فائدة في الوقت والجهد والمال وعلى ذلك كانت تلك الحالة تمثل فائدة ومصلحة كبيرة للطرفين .

وقد بلغ المطلوب من مراكب العوض ١٠٠ نصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بها حيث عبر البند المتضمن لها عن ذلك إذ

١٩٤١هـ/١٥٣٥م يساوي ٦٥ نصف فضة ارتفع سنة ١٠٨٢هـ/١٦٧٠م إلى ٩٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٤٪ ، وفي سنة ١١٢٣هـ/١٧١٠م بلغ ١١٥ نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢١٪ وبلغ سنة ١١٦٧هـ/١٧٥٢م مبلغ ١٦٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٣٪ من آخر سعر صرف إلى أن بلغ سنة ١٢١٢هـ/١٧٩٨م إلى ٣٤٠ نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢٦٪. عن آخر سعر صرف له

-أعلنت أسعار الصرف المشار إليها من مواد مختلفة وعديدة في سجلات الشاكم الشرعية على اختلاف أنواعها وسوائها

جاء فيه (عادة مراكب العوض بالوجه القبلي باسم توابح أغاة الرسالة تحت كلفة أغاة الرسالة في كل عوم) وهي كما افاد الهنسد تغطي كلفة أغا الرسالة الذي كان عليه ان يصطحب مركب العوض إلى أن يتم شحنها من مناطق الإنتاج ثم تفرغها في مصر القديمة ^(١) .

د - المطلوب من قوارب الصيادين .

خضعت قوارب الصيد لسلطة أمين البحرين ورجاله وكان على كل قارب أن يدفع مبلغ ٤٣ نصف ليرة سنوياً وفق ما حدد ه فرمان مصطفي باشا ، وأعطيت من سداد تلك الرسوم القوارب التي كان المعروف ورجال أمين البحرين يستعملون بها في تحصيل العوائد والرسوم من أصحاب المراكب عند تفتيشها ، ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن إصفاء ستة من قوارب الصيد في ناحية دير الطين التابعة لمصر القديمة وقد صدر فرمان لكاشف ولاية الجيزة وأمين البحرين وزعيم مصر القديمة ^(٢) والجورجية بها وهم العناصر الإدارية

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة مجلد ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٨

^(٢) زعيم مصر القديمة هو أحد أطوار أوجاق مستوطنات السول في الجانب الأيمن في مصر القديمة ومجلة (زعيم بولاق) وقد أخضعت مصر القديمة وبولاق إدارياً بالقاهرة بصفة ثانية عام ١١٤٣ هـ / ١٧٣٠ م وبالتالي أصبحت تابعين لزعيم القاهرة الذي كان يوضح بدوره لأغا أوجاق مستوطنات

المسئولة عن الملاحاة النيلية في قطاع مصر القديمة وبولاق يخفى بمنع فرض رسوم أو تعصيلها على تلك القوارب وقد حدد الفرمان سبب الإعفاء لتلك القوارب بقوله (وذلك للمساعدة في تحصيل المال العموي ..)^(١) .

وقد ذكر استيف أن حق الصيد في النيل والبحيرات المهمة في مصر قد قسم إلى قطاعات أربعة وهي :-

١- قطاع بولاق ومصر القديمة وسائر قنوات القاهرة وخلقائها

٢- قطاع بوشاري ونهر النيل في فرعي نمهاط ورشيد .

٣- قطاع الصيد في البحيرات التي تعقب فيضان النيل في القاهرة .

٤- قطاع جنوب الإسكندرية .

وقد أضاف إلى ذلك قطاع عاملته الخزينة السلطانية كمقاطعة مسئلة وهي (مقاطعة بحيرة أسماك دو بندر دمياط) وإلى جانب الترسوم المطلوبة على كل قارب كان ملتزم تلك المقاطعات يتقاضون بعضاً من أنواع الأسماك كمعدل حوني بأسعار مخفضة تتراوح بين ١٥ ، ٢٠ ./ من الأسعار الأصلية^(٢) .

١- عبد الحميد حامد سيمان - نظم إدارة الأمن في مصر العثمانية - بحث منشور ضمن بحوث تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة سنة ١٩٩٢ ص ٦٠

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق في ٨ ، سجل ١٠٤ السنة ١٠٨١ هـ - ١٠٩١ هـ في ١٩١٠

٢٤ عادة أغوات الحوالة والجاويشية *

هي رسوم قدرت على المراكب والقوارب لمصلحة الجاويشية وأغوات الحوالة ^(١) أممن كان من أعمالهم متابعة استيفاء الشئون السلطانية بمصر القديمة للحبوب المقطرة سنويا وكذلك اصطحاب المراكب ومتابعة الشحن والتفريغ والكميات المنقولة وكذلك الإشراف على توصيل تلك الحبوب إلى الأقاليم والنواحي التي تحتاج إليها ليس في مصر وحدها وإنما في مختلف نواحي الدولة العثمانية ، وقد صدر فرمان مصطفى باشا المطلوب في ذلك في بند جاء فيه (ما هو عالق حوالة غلال صيري باسم تابع الوزير عن السفاين البراني) وقيمته ١٤٦ نصف عن كل مركب تطفعها المراكب والمتعاقدة لنقل الحبوب للشئون السلطانية بأسعار النقل التجاري ^(٢) .

^(١) سبق التعريف بالجاويشية أما أغوات الحوالة فهم الجاويشية العاملون كحلقة اتصال بين الإدارة المركزية في القاهرة وبين الأجهزة الإدارية في الأقاليم لنقل المراسلات الإدارية والفرمان ، وقد عرفهم بعض الوثائق بألقاب (أمماء الرمايل) ويرأسهم أحدهم وعرف بصفة كعمد الجاويشية

— الليثاني — لمصر السابق ص ٣٥

^(٢) دار الوثائق القومية — محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ٨ .

— محكمة البحرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ إلى ١٣٩ .

من - البراني^(١) »

أقره فرمان مصطفی باشا على جميع المراكب تون الأخذ لسي
الاعتبار اختلاف أحجامها وسعاتها وقد بلغ البراني وفق ذلك فرمان ١٤
النصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بنقلها^(٢).

ش عادة الكياليين واللواحين »

ترتبت تلك العادة على المراكب العاملة في نقل الحبوب السلطانية إلى
الشون بمصر القديمة وهي لحساب العاملين بتلك الشون من الكياليين
الذين يقومون بكل الحبوب القائمة واللواحين هم الذين يقومون بتكليب
تلك الحبوب منعا لتلفها مستخدمين ألواحاً من الخشب ، وقد رصدت
بحدى الوثائق لسنة ١٠٤٨هـ/١٦٣٧م ما كانوا يحصلونه عن عوائدهم
وهو مبلغ ٣ نقرة ديواني عن كل أردب بما يساوي ٣ أنصاف من الفضة
عن كل ١٠٠ أردب للكياليين و ١٠ أنصاف عن كل ١٠٠ أردب من القمح
للواحين^(٣) واستمرت تلك العوائد تحصل لمصلحة الكياليين واللواحين
دون زيادة وفق ما أقره فرمان مصطفی باشا^(٤).

^(١) البراني هو الضرائب الإضافية التي يجيها المتزعمون مع مال الموي ولا تدخل في حسابه وإفلا
أحصل لمصلحة هؤلاء المتزعمين ومنها براني قديم وبراني جديد وقد شاع هذا المصطلح في العصر
العثماني في القنارات التي تراجعت فيها القيمة الإدارية وحجرت عن بيع المتزعمين من فرج
ريادات هو قانونية ، وهي إحدى سلطات نظام الالتزام كنظام جرائي .

— د عبد الحميد حامد سليمان : الحمايات والمقارم ص ٢٤٢-٢٤٣

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق في ٨

^(٣) النقرة هي دراهم من النحاس الخالي من الفضة

^(٤) دار الوثائق القومية - محكمة يولاقي سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ-١٠٤٨ ق ١٠٤٨

— محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق في ٨

وقد رصدت بعض السجلات لعادة لم يشر إليها فرمان مصطفى باشا وعرفت الوثائق بأنها (الهدية) وأشارت إليها عقود الاستجار حيث كان تحديد الطرف الذي يقوم بها أمراً لازماً ومن ذلك على سبيل المثال ما جاء في إحدى الوثائق على النحو التالي (وأقر المستأجر أن عليهما القيام بالهدية التجاري بها العادة والحفظ والصون وعموم البحر يوسق السلامة والقيام بالأجرة سالمة سليمة ورضيا بها مسخرة مجصرة وعليهما دفع الصايل - المال المصري - وخدمة السلطنة) ورغم أن هذه الوثيقة لم تلمح عن قيمة تلك الهدية ولا من يحصلها إلا أن وثيقة أخرى في سنوات تالية كانت أكثر إبانة وتوضيحا حيث قالت (عليه دفع الهدية وقدرها في كل طريق تحضر به المركب إلى مصر المحروسة ٦٠ نصفاً .) بما يعني أنها كانت لاآزدي بصفة دورية وإنما تدفعها المركب القائمة إلى بولاق ومصر القديمة بحمولات من جهات مختلفة بما يعنى ضمناً أنها كانت تؤخذ من المركب الواردة من الأقاليم دون مركب قطاع بولاق ومصر القديمة^(١).

كما أشارت الوثائق إلى بعض ما كان على المركب المتعاقدة لتفصل الحبوب بأسعار النقل التجاري العادي في غير تكليف الرمالة أن تدفعه بشكل يختلف في تسميته عما ذكره فرمان مصطفى باشا وإن اتفق في مضمونه وتلك العرايد هي (عوايد السكر - عوايد باب أغاة الرسايل - عوايد الغروبية) وتشير العوائد الإضافية التي ذكرها فرمان

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣هـ -

١٠٥٦ق١٢٨٠ - ٤٨٠ - ٥٠٢ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ١٤٢

بند (من مال الجروم وحماية المراكب) ^(١) أولئك أن طائفة الجرومية ١ العاملين بيوغاز ثغر دمياط كان عليهم أن يدفعوا عن مراكبهم رسوما إلى قائد القلعة الشرقية في بيوغاز دمياط وإلى كنفدا ثغر دمياط تحت أسماء (تمكين البوغاز) و (الطعمة) .
 كما جاء في إجمالي المعفوعات عن طائفة الجرومية التي دفعها عنهم شيخ طائفتهم في سنة ١١٠٤ هـ / ١٦٩١ م مبلغ ٨٥٠٠٠٠ نصف
 فضة تحت مسمى (بدل الرسالة) وذلك عوضا عن قيامهم بأداء تكاليف الرسالة التي أشرنا إليها غيرة مرة وجاء تفاصيل ذلك والجهات التي استوفته ^(٢) على النحو التالي : -
 أ - جهة مولانا الوزير ٥٠٠٠٠٠ نصف فضة
 ب - جهة كنفدا الوزير ١٥٠٠٠٠
 ج - جهة أخا الرسالة ١٠٠٠٠٠
 د - باب أضاة الرسالة ١٥٠٠
 هـ - أضاة الحوالة عن علته ٣٥٠٠
 و - لجهة وكيل خرج السلطنة ٣٠٠٠

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة القصة العسكرية سجل ٧٠ لسنة ١٠٨٢ هـ - ١٠٨٤ هـ
 هـ ق ٢٣٩ ، سجل ١١٠ لسنة ١٠٦٨ هـ ق ٤٥٤ ، سجل ١٥٠ لسنة ١١٠٢ ق ١٢٧
 ١ - الجروم مفردا حرم وهو قارب حرامي مسطح يستعمل أفراد طائفة الجرومية لتفريغ وتحميل المراكب الكبيرة التي يتهدها الجروح عند دخول البوغاز فظل في عرض البحر إلى أن يقوم الجرومية بصليهم .

- ليور - المرجع السابق ص ١٢٩ - ١٣١ - ١٤٥

- Vansleb :- op. cit. p 104

^(٢) دار الوثائق القومية - مكتبة دمياط سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٤ هـ - ١١٠٦ هـ -
 ق ٤٢٦ - ٢٣٥ - ٥٠٠

ي - لجهة مولانا الأندي عن عائلته وعن برالي وخدم محكمة
ومصاريف متعاقبه ٢٠٠٠ الاجمالي - ٨٥٠٠٠

وحظي المطلوب عن طوائف الجرومية لكل جهة من الجهات بالثبات
باستثناء ما كان يتقاضاه القاضي الشرعي وأغوات الحوالة إذ تعرض
للنقص وللزيادة ^(١) وقد فرضت ضريبة حماية على ميناء المحلة الكبرى
المعروف باسم (مورده سمونود) في مقاطعة اثنت حقيقاً لهذا
الغرض وعرفتها سجلات الروزنامه بأنها (مقاطعة مال حماية أسكلة
محلة الكبرى المعروفة بمورده سمونود) وذلك في سنة ١١٩٨ هـ -
/ ١٧٨٤ م وبمقتضاها حصلت رسوم على المراكب العاملة في ذلك
الميناء ودفع ملتزمه عن عوائد مبلغاً زهيداً للخزينة السلطانية قدره
١٠٠ پارة فقط ^(٢) .

ويمثل ما عرضنا له من رسوم فرضها الملتزمون في دمياط والمحلة
الكبرى وغيرها نموذجاً ومثالاً لما شاع في الموارد على اختلاف أمانتها

^(١) أذا الرسالة هو الأغا العامل بدمياط من قبل أغا الأغوات الذي عبرت عنه بالوليفة بأنه (باب
أداة الرسالة) أما أغوات الحوالة فهم دجاوشية العاملون في نقل الرسائل والإشراف على نقل
الأمور الرسمية بين القاهرة ودمياط ، أما وكيل عرج السلطنة فهو المشرف على تشييل صادرات
الحبوب والأرز والبارود وغيرها إلى الديوان العالي في اسطنبول ، أما مولانا الأندي فهو القاضي
(العالم الشرعي بدمياط)

- دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٢ لسنة ٩٧٢ ق ٢٨ ، سجل ٣٩ لسنة
١٠٠٠ هـ ق ٥٢٥ سجل ٩١ لسنة ١٠٩٤ هـ - ١٠٩٥ هـ ق ٧١ القياي - القصار

السابق ص ٦

^(٢) د محسن علي شومان - المرجع السابق ص ١٤٨ - ١٤٩

وهو لكونه في معظمه رسوماً تصح تسميتها بأنها غير قانونية أو بخير علم الدولة وإن علم بها بعض أصحاب النفوذ فلتهم كانوا يستغلونها لمنافعهم ولغرض رسوم من قبلهم على ملتزميها لمصلحتهم دون غيرهم ، كل ذلك ساهم إلى حد كبير في سكوت السجلات الرسمية ممثلة في سجلات المحاكم الشرعية ودفتر الروزنامة عن تناول معظمها وما رصده فيها فإنه جاء عرض وفي إطار ظروف معينة اضطرت القاسمين عليها أو دافعها إلى تسجيل ذلك في تلك السجلات أو الدفاتر .

٢ - الأعيان غير المباشرة *

لم تكن الأعيان المالية التي تناولناها فيما سبق على اختلافها وكثرتها هي نهاية المطاف وإنما عرفت حركة الملاحة المالية أعيان غير مباشرة تمثلت في المصادرة المؤقتة والعمل بلا اجر (السخرة) والعمل بأجور مخفضة متدنية (الرسالة) ثم فرض رسم (مال حماية) لمصلحة ضاير صاحب نفوذ من الإداريين والعسكريين وغيرهم ولهما يلي تناول تفصيل ذلك :-

(أ) السخرة^(١) :

ورد ذلك المصطلح في العديد من الوثائق دون تفصيل أو شرح لمعناه ومن ذلك ما عبرت عنه إحدى الوثائق التي تضمنت عقد استئجار أحد المراكب واشترط فيه المنجز ما يلي (وعلى المستأجر المذكور

^(١) ذكر الزعشمري في مادة سخر أن من استعملها وصف من يستعملهم السلطان بغزو أجمو وذلك بالغم (سخرة للملكان يتملصهم) وذكر الرازي في تفسير قوله تعالى (لا يتخذ بعضهم بعضاً سخرياً) أن (سخرة) كلغة عملاً بلا أجره وكذا تسخره

- الزعشمري - قاموس أساس البلاغة ص - ٢٥٥

الرازي - قاموس مختار الصحاح ص - ٢٩٠

القيام بخدمة السلطنة الشريفة وما يأتي على المركب المذكور من التسخير والتجفير في المدة المرقومة ، وعليه القيام بما على المركب المرقوم من حمل ورسالة وسخرة وغير ذلك ^(١) لكن نشبع ونلحق المحاكم الشرعية عبر فترة البحث أثبت ان المراكب والقوارب كانت تتقاضى أجوراً عن قيامها بأعمال الخدمة العامة مثل نقل الحبوب والجنود والمهمات السلطانية وكانت تلك الأجور متعسبة على غير ما كانت عليه عند التكليف بنقل الحبوب ضمن الرسالة المقررة ^(٢) ويجعلنا ذلك نعتبر أعمال السفرة كانت بمثابة تكاليف قصيرة الأمد والأثر تلجأ إليها الأجهزة الإدارية في حالات طارئة .

(ب) الرسالة :

اشتقت الرسالة اسمها من الرسائل التي كان يحملها روميا المراكب عند توجيههم إلى جهات إنتاج الحبوب ولتلى تحدد اسم الملتزم والكمية المقررة لحمولة السفن واسم الجاروش أو الأها المصاحب لذلك ^(٣) ، ورغم ان قانون نامة مصر قد افترض على أمين الشؤون تجهيز المراكب الكافية لنقل الحبوب المقررة (المراكب السلطانية) ورغم أن البدايت الحقيقية لنظام تكليف الركب بنقل الحبوب المعروف بالرسالة غير

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣هـ - ١٠٥٦هـ -

ق ٣٧ - ٢٨٠

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦هـ ق ٨٤٧ ، سجل ٤٥ لسنة

١٠٥٠ ق ١١٤٦

^(٣) د أحمد فؤاد موني - قانون نامة مصر ٤٨ - ٥١

معروفة لنا بشكل قاطع إلا أن وثائق محكمة دمياط الشرعية عن سنة ٩٨٥هـ/١٥٧٦م رصدت بيورلدي أصدره مسيح باشا في غرة جمادي الأولى من تلك السنة إلى الجهاز الإداري في دمياط ورشيد بخصوص تجهيز المراكب لأداء التكليف بنقل حبوب الرسالة وجاء فيه (.. ليس يخاف عنهم ما جرت به العادة من إحضار المراكب من الثغر إلى الديار المصرية ليكتب رسائلها من الشون الشريفة ويجهر إحضار الغلال فيتقدمون بسرعة لتجهيز المراكب للديار المصرية بالسرعة والتجليل ، وكل من عاند في ذلك أو حمى مركباً من الحضور لأجل غلال السلطان فلا يلومن إلا نفسه ..)^(١) .

ويستفاد من ذلك أن هذا النظام كان معمولاً به قبل إصدار هذا البيورلدي بفترة مناسبة بما يعنى القصور المبكر للمراكب السلطانية عن القيام بذلك ، كما استفاد أمراً هاماً آخر هو أن ذلك التكليف كان عبثاً يتهرب منه أصحاب المراكب ويصطنعون لذلك الحيلة والوسيلة وربما كانت تلك الحيل والوسائل أحد المداخل الهامة لنشوء العماليات وتراجع لضبط الإداري الذي بدأ خطره جلياً في القرن ١٧ الميلادي ثم استغلظ فاستوحش في القرن ١٨ الميلادي بشكل أسهم إسهاماً بالغاً في رسم خريطة الصراع السياسي والتراجع الإداري والنظم الاجتماعي في تلك القرن .

ورغم أن أجهزة المراكب العاملة في حالة التكليف بالرسالة وفق ما افترضه قلقون ثلثة مصر كانت مناسبة (لا أن تغير الأمور بدرجة تحولت معها تلك المهمة إلى عبء ثقل يرجع في تقديرنا إلى الاختلال الناشئ عن آلية الالتزام التي أدير بها هذا النشاط وذلك لأن أمين البحرين كان يلتزم بنقل الكميات الباقية نظير أسعار النقل التجاري الرائجة وبالتالي

^(١) در الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥هـ في ٢٦٦

كان هلمش ربحه وعوالده من ذلك على حساب الأسطر الحقيقية وعلى حساب رويسا المراكب وأصحابها^(١١)، ثم بدأت دورة أخرى من دورات نظام الالتزام في إدارة عمليات نقل الحبوب وهي الالتزام مسن الباطن والتي انت إلى ارتفاع نسبة عوائد الملتزمين الأصلاء وملتزمي الباطن وذلك على حساب ما يتقاضاه رويسا المراكب وأصحابها من أجور بشكل أدى إلى تهريبهم من تلك العبد والغرم الكبيرين مما اضطر الجهات الإدارية إلى تشديد القبضة على ذلك وتحديد حملتين من أماكن مختلفة على كل مركب بصفة موسمية سنوية^(١٢).

وإذا وضعت الأجهزة الإدارية المسفولة عن ذلك تنظيماً لعمل المراكب راعى البعد الجغرافي بحيث كان على المراكب العاملة في فرعي دمياط ورشيد من نهر النيل أن تقوم بنقل الحبوب من أقاليم شمال الصعيد مثل بني سويف والمنيا والبهنساوية على أن تختص المراكب القادمة من أقصى شمال النيل في دمياط بنقل الحبوب المنتجة في بني سويف بينما كان على المراكب القادمة من نواحي إقليم الغربية والمقيلية أن تنقل حبوب المنيا ثم كان على المراكب العاملة في النطاق الأقرب من فرعي دمياط ورشيد أن تنقل إلى الأقاليم الأبعد من شمال صعيد مصر بينما كان على مراكب مصر القديمة وبوالاتي العاملة في نطاقهما الجغرافي أن تنقل

^(١١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاتي سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٦، سجل ٣١ لسنة

١٠٢٦ ق ٨٤٧ سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ هـ ٨٣١-١٧٨٩، سجل ٥٩ لسنة ١١٠٣ -

١١٠٦ ق ١٩٠-١٩٣-١٩٤-٢٣٥-٥٨٩-٧٤٩

- محكمة دمياط سجل ٨٠ لسنة ١٠٤٥ ق ٤٤١-٤٣٠

- محكمة مصر القديمة سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ هـ - ٩٨٠ هـ ق ٢١٥

^(١٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ هـ - ١٠٥٦ هـ ق

٣٧-٢٠٣-٤٠٢-٤٦٨-٤٨٠-٥١٠، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ - ١٠٩١ هـ -

ق ١٤٢-١٤٩-٨٥١-١٣٧٧-١٣٢٨-٢٣٢٨

ما عليها من نواحي وسط وجنوب صعيد مصر مثل منفلوط وجرجا وقلبا وسوهاج^(١).

ثم اضطرت الأجهزة الإدارية لتشديد القبضة على ذلك وجعل حشد المراكب للوفاء بتلك المهمة ضرورة قصوى وذلك باتخاذ إجراءات وتدابير تمنع المراكب من العمل في النقل على اختلاف أنواعه ولا تمكنها من ذلك إلا بعد أداء ما حدد عليها من تكاليف بالرملة، وأصبحت تلك المهمة في صدر أولويات ومسئوليات الأجهزة الإدارية في الأقاليم وأماناء الثون والبحرين ومن معهما^(٢).

وقد اضطرت الأجهزة الإدارية إلى معقبة من تخلف عن أداء هذه الأعباء ببيع مركبه أو عدد من القاريط يلي بما تأخر عليه بحيث لم تكن المسئولية تسقط في أداء هذا التكاليف عن أي مركب إلا بفرقها أو كسرهما وإثبات ذلك بشكل رسمي وأصبحت المراكب والقوارب هي العين الضامنة وليس أصحابها لما عليها من أعباء في شأن التكاليف بالرملة^(٣)، ومن ذلك ما رصده إحدى الوثائق التي جاء فيها (قام الرئيس سلامة السقيلي بثغر دمياط بإسقاط حق المراكب البنواني الخلي من العدة والآلة المعلومين شرعاً لجهة الميري وذلك نظير ما عليه من

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥ هـ ق ٣٥٥ - ٧٦٩ - ٧٧٠ -

١٠٦٤

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ١٤٩ لسنة ١١٠١ ق ٥٠١ -

- محكمة الدقهلية سجل ٢١ لسنة ١١٣١ ق ٤٦ -

- المحرر دانيال - الصور السابق ص ٢٠٤ .

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٨ ق ٢٤٦ -

الغلال الحب لجهة العنبر المرقوم أعلاه المقرر بدفتر المقاطعة
بالديوان الشريف)

كما رصنت وثيقة أخرى ضمنية (يوسف جوريجي عزيزان المتحدث

على حطب معطيخ الديوان) لاثنتين من رؤسا المراكب في وفائهم
بما تلخر عليهم من نقل الحبوب في تكليف رسالة عام سابق^(١)، ثم
يقوما بأدائه ولم تطلع تلك الإجراءات في ضبط تلك العملية مما اضطر
عهد الرحمن باشا سنة ١٠٨٩هـ / ١٦٧٩م لإصدار بيورلندي إلى
المسؤولين عن الرسالة السلطانية والمرفلين وغيرهم من الأجهزة
الإدارية جاء فيه (أن كل من كان له مركب وعليه شيء من
الغلال لجهة الميري فتباع بقيمته ويشتري بثمنها غلال ويدفع
عنه لجهة الميري)^(٢).

وإزاء ذلك أصبح من الشائع في عقود بيع واستئجار المراكب تحديد
وفاء المركب المبيع بتكاليف الرسالة السابقة من عهده وكذلك تحديد
مسئولية التكاليف بالرسالة في وثائق الاستئجار ومن ذلك ما رصنته
إحدى الوثائق المتضمنة لاستئجار مركب وقد جاء فيها ما يلي (على
أن المركب المذكور معاف خالصاً من الرسالة وتوابعها ما عدا
عوايد القلوع وعلى أنه إن حصل المستأجر المذكور على

^(١) دتر الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ في

٨٤، ٦٤٩ - ٨٥١ - ١٩٧٦ - ١٩٨٧

- محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢ - ١٠٥٣هـ في ٢٤٦

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة السجل السابق في ٢٣٨٠

المركب من غلال الرسالة في المدة المذكورة فيحاسبه بأجرة ما حمّله حكم البراني ..) بينما التزم مستأجر الخمر بمسئوليته عن الرسالة وكافة الأعباء التي تترتب على العين المؤجرة حيث أقر بما يلي (على المستأجر المرقوم القيام بما على المركب المرقوم من حمل وسخوة ورسالة وغيره ..) بينما سجلت وثيقة بيع مركب الشكيف مسئوليّة البائع عن المتأخرات المركب من الرسالة إن ظهرت أو طلبت بها الأجهزة الإدارية المعنية بذلك (جميع ما يظهر على المركب من الرسالة المنكسرة لجهة العنبر فهي على البائعين ..)^(١)

ورغم أن وثيقة رصنت تقديم الأجهزة الإدارية لإعالتت عينية إلى جانب الأجر الرمزي للمراكب العاملة في نقل حبوب الرسالة (إلا أن تلك الوثيقة تبدو فريدة لم نحصل على ما يشبهها أو ما يعرضها حيث جاء فيها (أنهم تسلموا أجورهم ومعها الخبزة والمش على العادة) وقد بلغت المراكب المطلوبة للرسالة من فرع رشيد سنة ١١٢٠هـ/ ١٧٠٧م ٥٨ مركباً وبلغ إجمالي أجورها النقدية والمعينية ١٤٥٠٠ نصفاً بمتوسط قدره ٢٥٠ نصفاً للمركب الواحد^(٢) .

ويمثل ذلك أجراً بالغ الضخامة إذا وضعنا في الاعتبار المسافة التي تقطعها تلك المراكب ذهاباً وإياباً وقيم الانصاف القضائية الشرائعية آنذاك ، وليس من شك أن هذا التنكس في أسعار النقل يمثل مشكلة كانت تزداد

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ١١١٦-١١٢٠ ق ٣٢١

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٨٦-١٠٩١ ق ١٩٨٢ .

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠٠-١٠٥٣هـ-١٠٥٦هـ ق

اتصاعاً مع مرور الزمن وذلك الاتصاع النشئ عن ثبات أجور النقل في الرسالة والتراجع المستمر في أسعار صرف العملات وبالتالي انخفاض القيم الثرائية لأصناف الفضة المتعامل بها في مثل هذا الشأن ويدهي أن ذلك يؤثر تأثيراً واضحاً على قيم البهوع والاستجار وقد تضمنت إحدى الوثائق حالة اشترط فيها المستاجرون على مالك المركب شروطاً جاء فيها (حتى كتب القارب المذكور للرسالة السلطانية في مدة

التواجز المرفوعة يقتطع للمستاجر من المذكورين عن كل

١٠٠ أردب عشرة قروش ..) وبصاحب حمولة المركب ونسبة المستقطع إلى إيجار المركب عن مدة عام كامل وهو مبلغ ٦٠٠٠ نصف فضة يتضح أن ما يستقطع بدلاً من التكاليف بإداء نقل جهوب الرسالة هو مبلغ ٣٥٠ نصف فضة بنسبة مئوية قدرها ٥,٨٣٪ من قيمة الإيجار وذلك سنة ١٠٨٣هـ/١٦٧١م^(١) ، مع الأخذ في الاعتبار ما يدفع من أجور للنقل في الرسالة ورغم ذلك فإن تلك النسبة ارتفعت حوالي أربعة أضعاف ذلك في سنة ١١١٨هـ/١٧٠٥م حينما سجلت وثيقة في هذا التاريخ أن للمستاجر أن يستقطع مبلغ ٤ آلاف نصف من إجمالي إيجار المركب وقدره ٢٠ ألف نصف بنسبة مئوية تساوي ٢٠٪ من قيمة إيجار المركب ، ظهر أن وثيقة أخرى في نفس التاريخ رصدت الفارق بين أسعار النقل المخفضة في ظل التكاليف بالرسالة وأجور النقل التجاري بما يساوي نسبة ٣٠٪ أقل من قيمة أجور النقل التجاري^(٢).

غاية القول من ذلك أن صعب التكاليف بنقل جهوب الرسالة كان ناشئاً عن تضائل قيمة الأجور في تلك الحالة قياساً إلى الأجور الحقيقية ،

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ - ق

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ - ١١٢٠هـ - ق ٢٣٧ -

والمشكلة أن هذا الطارق كان يتبع عاما بعد آخر متزامنا مع حالة التراجع في مختلف الأصعدة .
وفيما يلي جدول يوضح تطور أجر نقل الأربب الواحد من القمح في نقل التكليف بالرسالة عبر سنوات مختلفة ومن جهات مختلفة^(١):-

السنة هجرية	ميناء الشحن	ميناء التفريغ	أجر النقل
٩٦٧	البهنساوية	مصر القديمة	٢,٥٠ ليرة
١٠٨١	محطة أبو علي	مصر القديمة	٤ نصف ليرة
١٠٩٧	جرجا	بولاق	٤,٥
١١٠١	البهنساوية	مصر القديمة	٤,٥
١١١٦	جرجا	مصر القديمة	٤,٥
١١٢٠	منفلوط	مصر القديمة	٤
١١٥٥	جرجا	مصر القديمة	٥
١١٥٥	منفلوط	مصر القديمة	٤
١١٥٥	المنيا	مصر القديمة	٤
١١٥٥	البهنسا	مصر القديمة	٣
١١٥٦	جرجا	مصر القديمة	١٢
١١٥٦	منفلوط	مصر القديمة	٩
١١٥٦	المنيا	مصر القديمة	٧
١١٥٦	البهنسا	مصر القديمة	٥

^(١) دار الوثائق القومية -- محكمة بولاق سجل ٦ لسنة ٩٦٧هـ-٩٦٨هـ في ١٨
سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧هـ-١٠٩٩هـ في ١٦ سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠هـ في
٦٧٨ سجل ٧٢ لسنة ١١١٦-١١١٧هـ في ١٦
-- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ في ٨٤٠
-- سجل الديوان العالي رقم ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ في ٦٥٠

وينظره بسيطة إلى تلك الأسعار التي كانت لا تحبأ بعض السنوات، وتغير قيم العملات يتضح المدى الذي شكلته من الثروة وهي إذ قورنت بنسب تغيير أسعار صرف العملات التي أشرنا إليها غير مرة والتي نشأت عن تراجع القيم الحقيقية للأصناف الفضية وهي العملة الرسمية لاتضح مدى كون الرسالة وإعمالها قد أصبحت عبئاً وكابوساً يزعج حركة الملاحة والتجار عليها .

وترصد إحدى الوثائق رد فعل عنيف لجأ إليه أصحاب المراكب في بعض الأحيان تجاه المكلفين من أغوات الرسالة بالتجول في نهر النيل لتسجيل المراكب ، وذلك حين تصدى أهالي قرية منية الغولي عبد الله التابعة آنذاك لإقليم النقيلية لإبراهيم أبا الرسائل ورجاله حينما قصد بلدهم لتسجيل ثلاثة مراكب مغطاة يمتلكها بعض أفراد هذه القرية في مغائر الرسالة حيث احتشد أهالي القرية وقاموا بضربهم وطردهم^(١)، كما قام أحد أتباع حبيب الدجوي بنحج أحد المعرفين قبيلة بولاق حينما كتب إحدى مراكب سيده في الرسالة^(٢) .

بقيت الإشارة إلى تزايد وتقاسي مشاكل نقل الحبوب إلى الشئون السلطانية (الأنبار الشريف) في مصر القديمة مع تراجع دور المراكب

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة دمياط، التشريعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢، ١٠٥٣ في ٣٠

^(٢) سكر حبيب وأولاده في قرية دجوة من النخلة الشرقية من فرع دمياط في ولاية القنوية وتجمعت حولهم ومعهم حواضر مختلفة من العربان وغوهم وعرفوا بجها باسم عربان الحباية ولعبوا دوراً بالغ الأهمية في الصراعات بين البيوت المملوكية في القرن ١٨ وأصابوا جدباً كبواً من الفلوج وحشدت مسوقهم التصاريح والشكاسات ولكنهم على الإجمال كانوا مراكز قوة وفلوج في تلك الفترة -

ترصد من التفاصيل يرجع إلى - د عبد الحميد حامد سليمان- عربان الحباية والمالوك القاسية - نموذج نظري لعلاقة القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ - مكتبة كلية الآداب جامعة القاهرة - مجلد ٥٥ - عدد ٢ سنة ١٩٩٥ هـ - ص ٣١٣-٣٤٢

الرسمية (مراكب السلطنة) واتساع التكاليف بالرسالة بحيث أصبح تطور وضعية وظروف هذه المشكلة ووسائل معالجتها يعكس الظروف والمناخ السياسي والإداري في مصر العثمانية في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلاديين .

وقد ذكر القينالي عدد المراكب الخاضعة لتكاليف النقل بالرسالة في سنة ١١٢٧هـ/ ١٧٠٩م فجاء عددها ١٥٠ مركباً^(١) ولأنه أن هذا العدد يوضح التأثير الجلي للنقل نظام إدارة نقل الحبوب إلى الشئون بمصر القديمة رغم أن هذا العدد تم تدبيره في ظروف استثنائية جاسأت إثر استئصال مشاكل التكاليف بالرسالة بشكل كانت معه حركة نقل الحبوب أن تتوقف تماماً واضطر الهاشا إلى استئجار كل الجهود التي نهجت في تدبير هذا العدد المشار إليه ، وكان هذا السيناريو معداً للتكرار كثيراً وسببه الرئيسي تمثل في ضائقة أجور نقل الحبوب التي تنفخها الخزينة السلطانية لمراكب الرسالة بالمقارنة بأسعار النقل التجاري وتزامن ذلك مع تراجع الدولة العثمانية في مصر لحساب العناصر المحلية من عسكريين ومماليك وإزاء تفاقم المشكلة اضطر الديوان العالي إلى زيادة أسعار نقل الحبوب المحددة للرسالة بنسبة تقترب من ١٠٦٪. من أسعار النقل القديمة وذلك سنة ١١٥٦هـ/ ١٧٤٢م^(٢) ، ورغم أن هذه الزيادة كانت ذات آثار إيجابية إلا أنها لم تحل دون استمرار المشكلة .

ج - العماليات .

يعني مصطلح العماليات ما كان يفرضه رجال الأوجاقات العسكرية المختلفة وخصوصاً أو أوجاقى عزبان ومستوطنان وبعض أصحاب النفوذ من الأمراء المماليك وغيرهم من رسوم على مختلف الأنشطة الاقتصادية والإدارية والحرفية لمصلحتهم الشخصية من واقع نفوذهم

^(١) القينالي - المصدر السابق ص ٥٩-٦٠

^(٢) دار الوثائق القومية - سجلات الديوان العالي سجل السنة ١١٥٤هـ/ ١١٥٧م ق ٣٥٠

وقد أجمل الملواني ^(١) الجهات الرئيسية التي مارست فرض الحماية والمفازم على حركة الملاحة النيلية بقوله في رسده لأحداث سنة ١١٠٢هـ/١٦٩٢ م بقوله (في ٢٣ من شوال أبطل كوجك محمد المذكور الحماية بمصر باتفاق السبع بلكات فأبطلوا جميع ما يتعلق بالعزب والبتجيرية من الحماية بدمياط ورشيد وغيرها وكتب بذلك بيورلدي ونزل به أغا من طائفة الباشا وباش جاويش مستحفظان وجاويش من العزب وأشهروا النداء بمصر في الشوارع والأسواق بإبطال الحماية ..) ، ويتفق الملواني بذلك مع ما رصنته الوثائق من أن رجال أوجاق عزبان ومعهم من شاركهم من رجال أوجاق مستحفظان في المناصب المتعلقة بالملاحة النيلية كالرسالة وأمانة البحرين ونظارة الشئون ومن في معيشتهم من الجاويشية والمعرفين وغيرهم قد شاركوا في فرض حمايتهم من واقع نفوذهم على العديد من المراكب والقوارب واستثنائها من الكثير من الأعباء والرسوم فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية على الغير .

غير أن البعض ممن كانوا يستثمرون في المراكب والقوارب من تلك العناصر سواء بامتلاك أو المشاركة كانوا يطعنون مراكبهم من الكثير من الأعباء والتكاليف فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية للممتلكات الشخصية ومن ذلك ضمان الأمير إبراهيم جوريجي عزبان كشفا حملة

^(١) الملواني - المصدر السابق ص ٢٩٢ .

الغفل ببولاق وشريكه الأمير محمد آغا أمين البحرين لمن استأجر منهما بعض مراكبهم باستثناءها من (الحماية من الرسالة والتعريف) .

وعلى هذا النحو ضمن الشهابي أحمد بن محمد الشهير بالفوري من عزيان وكان معروفاً تابعاً لأغا الرسائل ومن أكبر المستثمرين في المراكب لمن استأجر منه إحدى مراكبه ما ينسب (أن المراكب المؤجرة محمية خالصة من الرسالة ومن الفرخت ..) أي نقل الحبوب ^(١) .

وقد تفاقمت خطورة تلك المشكلة بشكل كانت معه حركة نقل حبوب الصعيد إلى مصر القديمة أن تتوقف تماماً وأصبح من الواضح أن حل تلك المشكلة لا يتم إلا بتفاني أوجلي مستحفظان وعزيان على رفيع حمايات المراكب المخصصة للرسالة وبعبارة أخرى منع كل أوجلي لرجاله من أرض حمايتهم واستغلال نفوذهم في هذا الشأن .

وتمثل محاولات كوجك محمد الإصلاحية والتصدى لمخاطر المجاعة التي هددت القاهرة وكان من أساليبها حمايات الصكريين لمراكب الرسالة لتولوا وأضما على ما ذهبنا إليه ، إلا أن إغتيال الرجل حين ^(٢) كمال أن يحقق نجاحاً كبيراً في مهمته يمثل معنى أصعب ثوراً وهو أن قسافة الحمايات أصبحت أكبر وأخطر من أن يتصدى لها فرد مهما حسنت نيته ومهما بدا من قبول الأوجهين لمساخيه وذلك لأن المسألة أصبحت تمثل

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠هـ في ٢٣٤-٢٣٧ .

^(٢) أحمد شفيق بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٨٧-١٨٨-١٨٩-١٩٠-١٩١ .
- د. عمر عبد العزيز - تاريخ الشرق العربي - الناشر دار المعرفة الجامعية - الإسكندرية ص ١٤٠-١٤٢ .

أحد عوامل البقاء في حلبة الصراع على النفوذ لكل فريق وبالتالي ليس من السهل عليه أن يتنازل عنها بما تدره على أفرادها وأنهاه من عوائد ضمنية يصنع بها الأتباع ويمتلك أسباب القوة والنفوذ ، وفي ذلك تعطيل وتصيير قوي للتكوش السريع والمتكرر للأجندات عن الوعود برفع المظالم والعماليات ، وما فعله كوجك محمد سنة ١١٠٥هـ/١٦٩٢ م هو ما اشترطه بضرورة والضمنية (ألا يقارن أحد سفاهين الرسالة وألا يعارضه أحد من الأوجندات السبعة ..) .

ويتناول التقينالي ذلك بلغة أكثر وضوحا وتحديداً فيقول (خلق عليه قنطان وفرمان بإبطال حمايات المراكب ونزل جمع المعرفين وكتب الرسالة والرويسا وحرر المراكب وقطع تذاكر باسم الرئيس والعزب والمحصل الذي يوسق منه وسافرت كامل مراكب الرسالة ..)

وكانت النتيجة أن نجح في نقل كميات كبيرة من الحبوب بلغ حجمها ٨٠ ألف أردب في مدة ٤٠ يوماً^(١) ، وهو ما كان ليؤتم على الإطلاق في حال رفض الأجندات له ، وما قبلت الأجندات ذلك إلا

^(١) التمر داني - المصدر السابق ص ١٤٣-١٤٤ ، نالونز - المصدر السابق ص ٢١٢-

٢٢٣-٢٤٢

- المينالي - مجموع لطيف ص ٢٤-٥٦-٦٠-٦١-١٢٤-١٢٥ ، التمر داني المصدر

السابق ص ١٤٤-١٤٦

استجابة لضغوط الدولة العثمانية وفي إطار نية التوازنات بين المتنافسين المحليين وتلك الضغوط ، ولا تمثل محاولات كوكبك محمد ومحمد بك وعلي بك الأرمني الناجحة إلا استثناءً في سنوات القرن ١٨ الميلادي التي شهدت تلك الظاهرة بما تنطيه من دلالات وما يصحبها من تداعيات .

على أن الأمر لم يقتصر على الأوجاع العسكرية وإنما مارسته عناصر محلية مثل عربان الحبابية الذين استغلوا في تلك قاعاتهم في سجونهم وفراحتهم الجيدة للمناخ الميسر والقوى المتصارعة والتي بموجبها ربطوا أنفسهم بالتحالف مع الفريق الأكثر حظاً في صراع النفوذ والمصالح وهو المماليك القلاويشة فالتفتوا بوجودهم ومارسوا نفوذاً كبيراً في ظل ذلك واضطروا لخوض حروبهم وتجرعوا معهم نتائج تنكساتهم وبرز منهم حبيب وولديه سالم وسويلم ، وقد وصف صاحب أوضح الإشارات نفوذ سالم بن حبيب وما كان يرضه على حركة الملاحة في فرعي نسيط ورشيد من عوائد بغلته (استولى على خفارة البرين وفقدت كلمته بالبلاد البحرية من بولاق إلى البوغازين وصارت المراكب والروم تحت حكمه وضرب عليها الضرائب والعوائد الشهيرة والسبوية ..)^(١) .

وقد طارده أحداؤه من القاسمية بزعامه اسماعيل بك ابن ايواط واستصدروا فرمات أرسلوها إلى جميع الأقاليم تنبيه على الأجهزة الإدارية على اختلاف مستوياتها بعدم إيواءه أو معاونته ومطاردته وتعزي ذلك إلى فساده ونهبه لأموال المسلمين وتخص منها مقابلته في نهر النيل التي كان يرضها على المملوك^(٢) .

(١) أحمد شلبي بن عبد القوي - المصدر السابق ص ١٨-١١٣-٢١٤-٢٤٣-٣٧٦-

٣٩٥-٥٥١-٥٦١

(٢) دار الوثائق القومية - محكمة التولية سجل ٢٤ لسنة ١١٣٤-١١٣٧-١١٣٧-٢٨٣-٢٨٤

غير أن المناخ السهل والصراع القومي بين الفطرية والقياسية
ومصرع ابن إيواذ وعودة نفوذ الفطرية كان درعا وقى الصابية أخطراً
ملحقة إذ سرعان ما علوا إلى ما كانوا عليه ، وقد وصف الجبرتي ما
كان يقوم به زعيمهم الجديد سريتم بن حبيب بقوله (أنشأ سريتم عدة
مراكب تسمى الخرجات ولها شرفات وللوع عظيمة وعليها رجال
مخاض شداد ، فإذا مرت بهم سفينة صاعدة أو صادرة أو قفوها
وأخذوا منها ما أحبوه من حمل السفينة وبضائع التجار وإن
تلكأوا ضيقوا عليهم وأخذوا أضغاثاً)^(١) ، ورغم الضربات المثلثية
وما شهنته مسيرتهم من التغيرات والتكاسات إلا أنهم ظلوا على نفوذهم
حتى بدايات عهد محمد علي^(٢) .

ومن طرائف حمايات المراكب أن حريقاً ألقى على بيت إبراهيم
جوريحي عزيان وكان ملتزماً بمقاطعة أمارة البحرين فأرجع الناس سبب
ذلك إلى أنه كتب ثلاثة مراكب كانت تكفح حمايتها لنفقات ضريح السيد
البدوي القطب الصوفي المعروف وعرفها أحمد شلبي بن عبد الغني بأنها
(ثلاثة مراكب حماية السيد أحمد البدوي) في التكليف بنقل حبوب
الرسالة وأصبحت بذلك ضمن مراكب الرسالة وقد أرجع الناس سبب هذا
الحريق إلى انتقال السماء للقطب الصوفي^(٣) .

^(١) الجبرتي - عجائب الآثار ج ١ ص ٣٩٢-٣٩٤

^(٢) محمد بن الطاهر حول هذا الموضوع يرجع إلى -

د. عبد الحميد حامد سليمان - عزيان الحماية والمالكية والقياسية ص ٣٩٢-٣٩٤ .

^(٣) أحمد شلبي بن عبد الغني - للصدر السابق ص ٤٢٢-٤٢٣

وعلى الإجمال فإن رد الفعل الرسمي تجاه تلك الظاهرة اتسم بتقلص
بين حيث اعترفت به وشاركت فيه حينما فرضت بدورها ضريبة (مال
حماية) على جهات متعددة كان منها ما فرض على صيادي نهر النيل
في بولاق ومصر القديمة وما فرض على ملتزمي ميناء المطة للكسرى
المعروف بمسودة سمندود وما فرض على طائفة الجرومية تحت بند
(مال حماية جرمهاى فروخت خلال) وغير ذلك^(١)

أما الجانب الآخر من رد الفعل الرسمي فقد كان إصدار للبيورليات
المتعددة برفع الحماية والمظالم ، وقد أشرنا إلى بدايات مبكرة ليس
للمشكلة فحسب وإنما لموقف الإدارة العثمانية في مصر من هذه المشكلة
وذلك بالبيورليات الذي صدر في أول جمادى الأولى سنة
١٢٩٨هـ / ١٩٠٧م^(٢) .

ودون النحول في تفاصيل وظروف وأسباب فرض الحماية على
المرائب وأسباب إنفلاتها وأسباب حوثتها السريعة إذ أننا فيما عرضناه لم
نرصد رسداً كاملاً ومتتابعاً لتلك الظاهرة بل ميسراً الأمر مما حقيقاً ،
فتتبع ذلك كله يضيء رصد الصراع والمناخ السياسي في مصر العثمانية
خصوصاً في القرنين ١٧، ١٨ الميلاديين حيث كان انتقالاً على المغالمة
والنفوذ بالمسيطرة على جهات العوائد والرسوم وفرض الحماية بما
يعنيه استثمار فريق دون منافسه بعوائد أضخم وبالتالي حيازة نفوذ أكبر
تنفع إلى المنافسة بالمشاركة فإن لم يكن فهالانزعاج الذي يحقبه الانتقام ثم
التهاون وإدعاء قبول الإصلاح ورفع المظالم ريثما تنتلط الألفاس
وتستجمع القوى وبالتالي يكون التكرس السريع والعود إلى سابق العهد
وكان ذلك في حقيقته سيناريو مكرراً وجد المناخ الملائم لوجوده في ظل
تزايد نفوذ الأوجافات العسكرية ثم اختراقها من قبل العناصر المحلية من

^(١) د. عبد الحميد حامد سليمان - الحماية والمظالم ص ٢٤٠ ٢٣٦

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دماط سجل ٢٠ لسنة ١٢٩٨هـ ق ٢٦١ .

المماليك وغيرهم انتهاء بالسيطرة على معظم المناصب الإدارية والعسكرية في مصر بحيث ضاعت سدى محاولات كل من أراد الإصلاح من الباشوات واضطر غيرهم إلى السكوت على ذلك الواقع على مظلومه وأهله^(١)

ويعتدل ما أورده أحمد شلبي بن عبد الغنى في رصده لأحداث سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٥م نموذجا لتردد وضبط الإدارة المركزية في القاهرة وعلى رأسها الباشا إزاء الحمایات على المراكب وأثارها السلبية حيث ذكر أن يوم الأحد التاسع من محرم في تلك السنة قد شهد شكوي الطعام إلى الباشا من تأخر إرسال غلال الحرمين الشريفين التي كانت ترسل سنويا لأهالي مكة والمدينة وذلك نتيجة للحمایات المفروضة على المراكب التي أثبت بنورها لعدم نقل الحبوب إلى الشؤون السلطانية في مصر القديمة من جهات إنتاجها فأصدر الباشا فرماتا برفع الحمایات عن المراكب حيث أعلنت الحمایات مراكب الأغنياء فكانت تنقل الحبوب للتجار بأسعار النقل التجاري وأعقب ذلك ارتفاع أسعار الحبوب بشكل كبير ، على حين لم تستل لتكاليف نقل الحبوب في رسالة إلا مراكب الفقراء . وكرد فعل لإلغاء الحمایات قام الممتنعون بها عن المستولين عن أمن بولاق بترك النصوص الذين روعوا الأهالي وعصت القروضي واضطر

^(١) شهدت سنوات ١١٠٥هـ/١٦٩٣م - ١١٢١هـ/١٧٠٨م - ١١٢٢هـ/١٧٠٩م - ١١٣٧/١٧٢٣م - ١١٤٩/١٧٣٥م أبرز محاولات رفع الحمایات عن المراكب في ظروف مشابهة لا تخرج عن كونها عرصات على النظم والنفوذ بين أوجاع مستحلفان من جهة وأوجاع عربان وبغلي الأوجاعات من جهة أخرى فخرقا وهدام من كبار رجال نعمت والأوجاعات ، ولقيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى -

أحمد شلبي بن عبد الغني - المصادر السابق ص ١٨٠-١٨٧-١٨٨-١٣٨-٤٤٢-٦١٤
القباني - المصدر السابق ص ٢٤-٥٦-٦٠-٨٢-٨٣-١٢٤-١٢٥

الباشا إزاء ذلك إلى إصدار فرمان جديد يسمح لهم بما حرموا منه من
الحمايات^(١) .

يبقى القول أن آثار الحمايات السلبية لم تمتد لتمثل إرهابا لحركة
الاستثمار في الملاحة النيلية أو ممارسة للفوضى والابتزاز وإنما زادت
فكادت شريفا بعد الصراعات السياسية والعسكرية بالعوائد والأموال التي
كانت تغذي تلك الصراعات وأولئك المتصارعين ثم تدير رؤسهم إليها
لتكون هي بنفسها أحد ميادين ذلك الصراع بعد أن كانت سببا رئيسا من
أسبابه .

٢ - حالات الإطعام

رغم اتساع نطاق الرسوم والضرائب والأعباء المباشرة وغير
المباشرة على اختلاف وتعمولها لقطاعي النشاط الملاحي المختلفة فإن
بعض حالات الإطعام قد تمتعت بها بعض عناصر حركة الملاحة النيلية ،
وعلى حين أعطيت بصفة دائمة (مراكب السلطنة الشريفة)عاملية
في أغراض نقل المهمات الرسمية من حبوب وجنود وغير ذلك فإن بعض
الأنشطة المتعلقة بالملاحة النيلية قد شهد إطعامات مماثلة معية الجيزة
التي كانت ولما على السادة الوفاة وعرفت الوثائق بأنها (وحصة
آل وفا) وثلكه رغم اتساع هولدها ، وسجلت بعض الوثائق احترام
العناصر الإدارية وأصحاب النفوذ لهذا الإطعام حتى إن كبار الأُمراء
ورجال الجهاز الإداري بما فيه أمير البحريين نفسه كانوا يدفعون أجور

(١) - المصدر السابق ص ١١٢ ١١٨

(٢) أحمد شلي بن عبد الله

استخدامهم لتلك المعادي^(١) ، كما أشارت إحدى وثلاث محكمة المحلة الكبرى إلى نموذج من المعادي التي تستخدم مجازاً وبالتالي تطلى من سداد الضرائب أو غير ذلك وقد وصفته الوثيقة بقوله (معدية سبيل بحرطنخ يعدي فيها كافة المسلمين المارين بالطرقات والمزارعين بالغيطان ...) .

وقد أعطيت بعض القوارب والمراكب من دفع الرسوم والضرائب وغيرها من العوائد في مقابل استخدام تلك القوارب والمراكب من قبل المعرفين ورجالهم ومعاونيهم في موسم تحصيل الضرائب للتجوال في النيل لمتابعة وتنفيذ ذلك^(٢) علي أن قلة بل ندرت حالات الإغناء التي رصنتها وثائق المحاكم الشرعية تبدو أمراً طبيعياً وغير مستغرب في ضوء السياسة الضريبية التي أتبعها الدولة العثمانية في مصر بوجه عام والداعية إلى إخضاع معظم النشاط الإنساني والاقتصادي لها كما أن الممارسة الضريبية في واقع الأمر كانت تذهب في هذا الاتجاه إلى مدى أوسع علي نحو ما فصلنا قبل ذلك ...

غاية القول أن جهات عديدة ومتنوعة شاركت في حصول الرسوم والضرائب والعوائد على حركة الملاحة النيلية ورغم اتساع وضمانة تلك المتحصلات إلا أن الخزينة السلطانية لم تستفد منها بالقدر الذي يتناسب مع تلك الزيادات بينما ذهبت تلك العوائد والمتحصلات إلى العناصر

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ - ١٠٦٤ ق

٩٤ - ٢٦٩ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ - ١٠٩١ هـ ق ١١١٦ - ١٩٦٤ -

١٤٨٠ - ١٣٤٦ - ٢٠٠٨ - ٢٠١١

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة المحلة الكبرى سجل ٩ لسنة ١١١٩ ق ١٥٠

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١٠ هـ - ١٠٩١

هـ ق ١٩١٠

العسكرية من رجال أوجاقي عزبان ومستحفظان والعناصر صاحبة النفوذ التي مارست من منطلق هذا النفوذ أثوانا من الحماية وكذلك العناصر الإمبريئة العاملة في الأقاليم وأسهمت تلك العوائد في صناعة ثروات المنتفعين بها وبالتالي في تدعيم وجودهم ونفوذهم ليس في مواجهة منافسيهم فحسب بل في مواجهة نفوذ الدولة العثمانية ذاتها وهو الأمر الذي أسهم بدوره في إشعال الصراعات على النفوذ ورسم الخريطة السياسية لمصر العثمانية خصوصاً في القرنين ١٧ و ١٨ الميلاديين على حو ما أشرنا من ذي قبل .

أما السؤال الذي يطرح نفسه لفته عن أسباب اختفاء التأثيرات الجذرية على حركة الملاحة والاستثمار بها التي كان من المنطقي أن تعقب التوسع في فرض الضرائب والعوائد والجواب يقتضي التأكيد على أن إبطاء حركة الملاحة والاستثمار فيها كان طبيعياً بل ربما ارتفع بحكم زيادة النشاط التجاري الخارجي والداخلي في مصر في القرن ١٨ الميلادي وتزامن ذلك مع اتساع العوائد والضرائب والرسوم وغيرها يرجع إلى ضخامة العوائد التي كانت تحققها المراكب والقوارب على نحو ما ذكرنا في الفصل السابق بشكل يعطيها القدرة على تحمل تلك الزيادة دون الوصول إلى نقطة الركود التي تنشأ حين تآكل الزيادات في الرسوم والضرائب مع تكاليف التشغيل والصيانة العائد المناسب المطلوب لرأس المال المستثمر وصولاً إلى تعادل الحظي الممثل في صفى أرباح المركب أو القارب إلى درجة من التراجع والتآكل تجعل الاستثمار في ذلك النشاط بهذا الشكل غير مجدى أو لا يناسب حجم رأس المال المستثمر .

كما أن التضخم الممثل في تراجع القيم الحقيقية لأسعار الصلات سنة بعد سنة كان سبباً هاماً في تقليل تأثير ارتفاع واتساع الرسوم والضرائب والعوائد التي شهدتها حركة الملاحة النيلية ، وعلى ذلك استمرت الملاحة النيلية في في إيداء دورها الهام ليس في حركة النقل الداخلي والخارجي فحسب وإنما كمعصر هام ومؤثر في اقتصاد مصر العثمانية رغم اختلاف الظروف والأحوال .

الفصل الرابع

الوضعية الأمنية للملاحة النيلية

تمهيد

أولاً . أمن الملاحة - (نظمته وطريقته)

ثانياً . تقييم هام لأمن الملاحة النيلية

تمهيد

قامت أهمية نهر النيل كطريق تجاري بالغ الحيوية على ما تمتع به من الخصائص والميزات التي جعلته يستقطب الشطر الأكبر من حجم حركة النقل والسير بشكل تراجع إلى جاتبه للنور الذي قامت به الطرق البرية إلى حد كبير وظلت تلك الأهمية في الفترة العثمانية عصباً جانباً احتفظ للنيل بمكانته الحيوية كطريق تجاري رغم الكثير من السلبيات^(١) التي عرضناها له والنشأة عن المغالاة في الرسوم والضرائب والأعباء إضافة إلى الصعوبات المتعلقة بطبيعة وجغرافية النهر والسلبيات الناشئة من تعرض حركة الملاحة لتهديدات الصراع السياسي الداخلي وتهديدات الخارجين على الأمن .

وقد ارتضت الإدارة في مصر العثمانية نظاماً لضبط الأمن في المجري الملاحي لنهر النيل بدأ مركزياً حيث تبع بشكل مباشر للجهات الإدارية المركزي ثم تبنت بعد ذلك الحاجة إلى قيام الأجهزة الإدارية المعنية في الأقاليم والنواحي المختلفة الواقعة على ضفتي النهر بدور مكمل لما اضطلع به نظام الضبط المركزي كما تمثل جانب آخر من ازدواجية هذا النظام في أنه كان يجمع إلى جانب كونه نظاماً أمنياً مسئولية تحصيل الضرائب والرسوم والعوائد المقررة المتعارف عليها على حركة الملاحة في نهر النيل وذلك من خلال فلسفة نظام الإنترام .

ورغم ما كان لتلك الإزدواجية من آثار إيجابية تمثلت في التخلف من أعباء إدارية مختلفة إلا أن الآثار السلبية لذلك كانت بارزة بشكل مؤثر وكبير وفي هذا الفصل نتناول مسألة الأمن في نهر النيل من حيث كيفية أسلوب الإدارة العثمانية في تأمين حركة الملاحة في نهر النيل وما تزامن مع ذلك من تطورات وتدابير وإمكانيات ذلك على المناخ السياسي والاقتصادي والإداري تأثيراً وتأثراً .

١ - المرجع السابق ص ٢٢٨ .

(١) حوار :

أولاً أمن الملاحة النيلية (نظمته و نظريته)

منذ أن تشكلت الأوجاقات العسكرية في بدايات الفترة العثمانية في مصر بمقتضى قانون نامه مصر سنة ٩٣١ هـ / ١٥٢٤م فإنه قد قبل أن يكون لأفراد أوجاق عزبان دور إداري في مهام مختلفة يكلفهم بها الجهاز الإداري في مصر العثمانية إضافة لوظيفتهم العسكرية التي يقتضيها كونهم فرقة عسكرية نظامية وقد عزم قانون نامه مصر النور المملى الذي يمكن أن يقوم به أفراد ذلك الأوجاق واشترط أن تحدد المهام المناطة عن ذلك الدور وفق أوامر سلطانية^(١) وكانت تلك إشارة إلى ما تمخضت عنه الأيام بعد ذلك من انخراط أفراد ذلك الأوجاق في مهام إدارية ومدنية ظلت على وظيفتهم العسكرية ولم يكونوا في ذلك بدءاً من مختلف الأوجاقات وإنما شاركهم معظم الأوجاقات في القيام بمهام مدنية وقد برز ذلك جلياً في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلاديين .

ثم كان أن تروى على ذلك انخراط رجال أوجاق عزبان في الإشراف على حركة الملاحة وأمنها ومسؤولية نقل حبوب الالتزام العنسي من الصعيد إلى الشون السلطانية بمصر القديمة فيما عرفناه باسم الرسالة ثم تحول ذلك الانخراط إلى استئثار بذلك الدور دون غيرهم رغم مزاحمة رجال أوجاق الأكتشارية لهم في بعض الأحيان وارتبط تنامي دور عزبان بطروف التركيبية الميسية في مصر وظروف وتغير علاقة ولاية مصر بالدولة العثمانية إضافة إلى ما طرأ على الأوجاقات كلاً من ظروف مست التركيبية الداخلية لكل أوجاق بشكل جعل العسكرية صفة شير مقصورة على العسكريين وإنما شاركهم فيها عناصر مختلفة من محليين وتجار وأغلاط من الطبقات والفئات حتى غدا الدور المملى هو الغالب على اهتمام عناصر الأوجاقات واستحال الفصل بين الأوجاقات العسكرية وبين مختلف الأنشطة والتداعيات وقد كان القرن الثامن عشر مبدئاً بارزاً عكس ذلك كله^(٢) .

^(١) قانون نامه مصر - المصدر السابق ص ٢١ - ٢٢ .

^(٢) قرى من التفاصيل حول أسباب ونتائج التدخل المباشر بين الأوجاقات العسكرية والندبة يرجع إلى - د عبد الحميد حامد سليمان - الحكاميات والحكام ص ٢٤٥ - ٢٦١

وقد تدخل الدور الأمني الذي اضطلع به رجال عزيان في بداية الأمر مع ما كلف به رجال الدركاء^(١) العالي من مسؤوليات حددتها لهم قوانين نامية مصر مثل تحصيل المال الموري من الولايات والإقناعات والاستزام ببعض المقايضات إضافة إلى دورهم الهام في إقرار الأمن^(٢) كما شاركت باقي الأوجاقات رجال عزيان الاضطلاع بتلك المسؤوليات بشكل كامل حتى غطي ذلك على وظائفهم العسكرية وإن اختص رجال عزيان بالشق الخاص بالملاحة وحركة السفن في نهر النيل ولكن شيئاً مقلتا ثلاثاً وضعه تمثل في عدم أفراد قتلون نامية مصر ولا نظام نامية مصر الذي وضعه أحمد باشا الجزار^(٣) ولا حتى حسين أفندي الروزنامي الروزنامي في أجوبته في نهاية القرن ١٨ الميلادي لتحديد الجهات المسؤولة عن

^(١) هم جنود يعملون من قبل الديوان العالي كمشرقيين على الأمر العام وحادة الانضباط في حالات الملقن والاضطرابات أو تواجد إغارات العزبان على لوبل أو العزوب السلطانية أو في حالات وقوع نزاعات بين جماعات من الجند وبين الأهالي
- دار الوثائق القومية - محكمة دحاظ الشريعة سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥ هـ في ٣١٩ ، سجل ٢٧ لسنة ٩٥٥ هـ في ٨٩

^(٢) د سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٣٢٣ - ٣٢٥

^(٣) قام الأستاذ الدكتور عبد الوهاب بكر بالتقديم والتعليق على نص نظامه مصر السلي شرح فيه أحمد باشا الجزار للدولة العثمانية لتسهيل مهمة ودقائه من حالة مصر ونظمتها وأحوالها كي تجد في ذلك حونا لاستعادة مصر ثانية من الهكوات المائيت وقد ترجم النص الأصلي من التركية إلى العربية الأستاذ الدكتور محمد عبد اللطيف هريدي أستاذ اللغات الشرقية بجامعة عين شمس ويعطي ذلك النص إلى جانب أجوبة حسن أفندي الروزنامي صورة واضحة من مصر في النصف الثاني من القرن ١٨ للهجري من حيث الهياكل الإدارية والأحوال العامة ولمسند من التفاصيل يرجع إلى : -

د عبد الوهاب بكر - الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرون ١٨ - دار المعارف - الطبعة الأولى سنة ١٩٨٢ ص ١٥٩ - ٢١٤ .

تأمين الملاحة النيلية وأصحاب الوظائف الموكول لهم مسئولية أمن ذلك الطريق الاستراتيجي الهام على عكس ما تم في مختلف المسئوليات الأمنية التي تحدثت في القاهرة وفي الأقليم وتحدد المسئولون عنها وواجباتهم وحقوقهم وبالتالي برزت الحاجة إلى توضيح ذلك من خلال وثائق المحاكم الشرعية المختلفة وكتابات المؤرخين وقد أساطت تلك المصادر الثمام عن تفاصيل مهمة في هذا الشأن .

على أننا قد اشرنا سلفا في حديثنا عن الأجهزة الإدارية المتعاملة مع الملاحة النيلية إلى وثيقة ترجع إلى تاريخ مبكر إلى حد ما في القرن ١٦ الميلادي تحوي بيورلندا صدر في أول شهر ربيع الآخر سنة ٩٨٥ هـ / ١٥٧٦ م يتضمن تعيين أحد الجاويشية في مسئوليات محددة تتضمن الإشراف العالي والأمني عن الملاحة النيلية في نهر النيل ، وقد تمثل الجانب الأمني في تلك المسئوليات فيما نص عليه البيورلدي بقوله (ودع النفوس وحفظ البحر واليام ناموس السلطنة بحيث لا يحصل أدني ضرر على الرعايا من المسافرين ولا حادث ولا تعظم ...)^(١) ، ويشير ذلك إلى الدور المبكر لرجال الأوجالقات العسكرية في كفالة الأمن في نهر النيل ، ولما كانت الوثائق قد دأبت على تمييز العسكريين بنسبة كل واحد منهم إلى أوجالته فإن عدم إلحاق هذا الجاويش بصفته كأحد رجال الدركاء العالي وهو ما كان متعادا من الوثائق في تلك الحالة يجعلنا نعتقد بأن تلك الوثيقة تمثل بدايات مبكرة لاضطلاع رجال أوجالتي حزبان بمسئولية الأمن في نهر النيل وقد عرفت لوثائق شاذي هذا المنصب بأنهم (صوباشية البحر) كما عرفهم المؤرخون بمصانف

^(١) دار الوثائق القومية - مكتبة دسراط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥ هـ في ٨٢

آخر وهو (ولاية البحر)^(١) ولا شك أن قراءة في للنص الذي أوردها توضح جانباً مهماً وهو المسؤولية الأمنية المتمثلة في كفاءة الأمن وفرض هيبة الدولة على المجري المعلن بغرض تأمين حركة النقل التجاري ونقل المسافرين .

وقد أسفر تدخل أوجاق عزيان شأنه شأن نظرائه من الأوجاقات في الأعمال المملوكية والإدارية عن إستئثار كبار رجاله بالإشراف على حركة الملاحة في نهر النيل مالياً وإدارياً وأمنياً وهذا حكرنا عليهم مناصب أمين البحرين والمعرفين والمستوفيين ثم أخوات الرسائل وولاية البحر ، وكان من سلبيات ذلك أن انعكس الصراع الطاحن على النفوذ والمناصب والالتزامات بين رجال الأوجاقات الذين اختزلتهم واستقطبتهم الهيوت للمملوكية المتصارعة .

على أن الملاحة النيلية باعتبار أنها كانت من الجهات التي تدر دخولا مرتفعة وأرباحاً وفيرة وتكفل نشاطها إضافة إلى ذلك نفوذاً وتأثيراً كبيراً في مجريات الأمور قد أصبحت أهم وأخطر أسباب النفوذ والثراء لأوجاق عزيان وفي نفس الوقت أصبحت مطعماً للمتناحسين والطامعين وميداناً رحباً للتنافس والتصارع وقد شهدت نهايات القرن ١٧ ومناوبات القسوة ١٨ الميلادية صراعات عنيفة بسبب تلك تحولت إلى حرب طاحنة في أحيان مختلفة وقد انصب ذلك بدوره سلباً على أمن الملاحة النيلية وعلى دور ولاية البحر حيث تراجعت تلك الدور بشكل حاد ، وقد ارتبط ذلك

^(١) القواني - - المصدر السابق ص ٢٣٩

الجوين - - المصدر السابق ج ١ ص ١٤٨ ، ج ٢ ص ١٢٠ - ١٢١

الدور بنفوذ أوجاق عزبان صعودا وهبوطا وتلويح ذلك أن^(١) الانحسار العنيف لذلك النفوذ عاصره إلغاء منصب ولاية البحر في سنة ١١١٩ هـ / ١٧٠٦ م وأسست مهام حفظ أمن الملاحة التبلدية (لأغا أشاعة مستحفظان)^(٢) الذي كان له الإشراف على الأمن العام فسي القاهرة وضواحيها ، بينما أو كل أمن الملاحة في قطاعات النيل المختلفة للجهاز الإداري في كل إقليم أو كشوفيه بحيث يمتد إشرافه ونطاق مسؤوليته الأمنية على إسماع وإقليم أو الكشوفية الخاصة للإشراف ومسؤولية ذلك الجهاز وقد كان ذلك يشجع لتزايد حالات الخروج على أمن الملاحة وتهديد حركة المراكب والقوارب في مختلف القطاعات نوتما رد فعل حاسم من ولاية البحر بضبط الأمور ويكفل الأمن ، وبالتالي كان على الأجهزة الإدارية في الأقاليم أن تحاول تعويض ذلك الغياب ومن ذلك ما شهدته سنة ١١٠٦ هـ / ١٦٩٣ م ، حينما هاجم العربان المراكب العاملة في فرع رشيد ونهبوا ما فيها وقتلوا البحارة والمسافرين وبرز في ذلك من وصفتهم الوثيقة^(٣) بأنهم (عربان الفروجان المقاربة) الذين كانوا يسكنون في أطراف الصحراء المتاخمة لريف المنوفية والبحيرة ، ولما اشتد الأمر وتزايدت تلك الهجمات بشكل كانت أن تتوقف معه حركة الملاحة في فرع رشيد اجتمع الديوان العالي في القاهرة وعلى رأسه

^(١) القلوبي - المصدر السابق ص ٢٣٢

الجبري - المصدر السابق ج ١ ص ١٤٨ ، ج ٢ ص ١٢٠ - ١٢١

^(٢) القلوبي - المصدر السابق ص ٢٧٨

^(٣) در الوثائق القومية - محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ في ١٣٩

الباشا لمناقشة سبل منع ذلك ثم أوصى الاجتماع إصدار بيورلدي إلى
حكومي البحيرة والمنوفية لاتخاذ التدابير المحلية لمنع العربان من
مهاجمة حركة الملاحة واجتمع الرجلان مع سائر مسؤولي الجهاز
الإداري في الإقليم وانطلقوا على إتخاذ الترتيبات التالية:-

١ - اللجوء إلى الإلزام الجماعي لكل ناحية أو قرية تقع على ضفتي
النهر بحماية وحراسة المراكب المبحرة ذهابا وإيابا سواء المراكب
الراسية في موارد تلك النواحي والقرى ، وكذلك المراكب التي يلجأ
بحارتها إلى جرها باللبان^(١) في زمام تلك القرى وتطابقها الجعالي .

٢ - لا يسري هذا الإلزام بالأمن إلا على المراكب التي تسير بمحاذاة
الشاطئ أما المراكب التي تسير في منتصف المجري فهي في مسئولية
أصحابها .

٣ - يحدد النطاق الجغرافي لمسئولية كل قرية بإقرار مشايخها ومشايخ
القرى المجاورة لها على شاطئ النيل .

٤ - تجهز بكل قرية مركب لتقل مستعدة للانطلاق في حالة الطوارئ
ليستخدمها - الأهالي للتصدي لمن يحاول إقتحام النيل من العربان على
أن تعفي تلك المراكب المعدة لهذا الغرض من الرسوم التي يتقاضاها
أصوات الرسالة وولاية النهر ويتميز الوثيقة (ليس عليها عادة جاويش
الرسائل ولا جاويش البحر...) وذلك على اعتبار أن تلك المركب

^(١) اللبان هو حبل خليط يربط في أعلى حذية المركب ليجرها منه أشقاء البحيرة سور على النهر

بمحاذاة الشاطئ وذلك عند سكوت الرياح

- مقابلة مع الرئيس الأباصرى إبراهيم حبه والرئيس أبو العزم أبو العزم العربي

ومستندميتها تقوم بمهام الأمن وهي إختصاصات ومسئوليات لم تؤد من هؤلاء المسؤولين .

- ٥ - إذا قتل أحد من أهالي النواحي والقرى في حالة إشتراكه في دفع هجوم العربان عن المراكب فإن قرية تعطي من الضرائب التي كانت تحصل على الموتى ويتعبر الوثيقة (لا تخرج من النواحي لباب الكشوفية لا دفته ولا شكوي ولا تسوية ولا مظلمه ولا ركبته ...)^(١)
- ٦ - أهالي كل ناحية أو قرية وعلى رأسهم ملتزموها والشانون^(٢) بها متضامنون متكاملون في مسئولية جماعية تلتزم بتعريض كل مركب صا

^(١) باب الكشوفية المقصود به جهة حاكم الاقليم التي كان لها اتصال حرايب علي الفلاحين لحساب الكشاف أو الصفحة رأس الجهاز الإداري بكل القيم أو كشوفية وللقوم بأداء الضرائب للحرية السلطانية من القيم أو كشوفية كما كان عليه مد تقات الإدارة المحلية في الإقليم ورغم أن البحيرة كانت ولاية وليست كشوفية إلا أن تسمية جهة حاكم الاقليم قد ثبت عليها صيغة باب الكشوفية أما النقة والشكوي والسوية والركبة فهي أسماء لخرائب ورسوم تحفظ عرفها الريف المصري وهي جزء من الثوابت وهو الرسوم التي تؤدي لصاغ جهات مختلفة فونغا مطعة للمدينة السلطانية

لزيد من التفاصيل حول ذلك يرجع :-

د . عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - المرجع السابق ص ١٣٠ - ١٣٨

د . عبد الحميد حامد سليمان - الحسابات والملازم ص ٢٤٢ - ٢٤٥

^(٢) في القرى كان المقومون في جانب مسئولية المآلة بأعيانهم ملتزمين بتسداد الضرائب من قرانهم مسئوليات إدارية فصل في الإحراف الإداري والأمن على تلك القرى وهم بذلك كانوا حلقة وسطة بين الجهات الإدارية في الأقاليم وبين قرانهم ، أما الشان فهو إقتلاط الشاهد السعي كان عليه تسجيل ومصادات الحدود المنقطة للأعيان الزراعية ولكن الشان كان المسجل عن

يلحق بها من أضرار أو مرفقات تقع نتيجة لهجمات من العربان أو غيرهم في المناطق الجغرافي لكل قرية أو ناحية

- ورغم تلك الإجراءات فقد سجلت الوثائق المختلفة ^(١) بعدها هجمات متتالية على المراكب هاجم في أحدها ستون فارسا ومئة راجلا من العربان بعض المراكب القادمة من القاهرة إلى رشيد في المسافة الواقعة بين ناحيتي دمشق وعلاقم ^(٢) ولما استدعى حاكم ولاية البحيرة كبار أهالي تلك النواحي لمحاسبتهم تطلبوا بتركه الفلاحين لفراهم ويتعبر الوثيقة (تخلص بلادهم من الفلاحين تكون أنها شراقي ولم يكن بها إلا بعض قليل ...) ولم تثبت الوثيقة الزامهم بتعويض

القرية ويعريف بعض الوثائق (قائم مقام ١٤) في حالة عدم إقامة المطلوب ١٤ إذا كان ذلك المطلوب من غير شيوخها ومباراة أخرى كان الشاهد هو نائب المأمور في القرية .

- دار الوثائق القومية - محكمة الدقهلية سجل ١٥ لسنة ١١١٣ هـ - ١١١٥ هـ ق ١٧٥ - ٥٤٤ ، سجل ١٦ لسنة ١١١٥ هـ - ١١١٧ هـ ق ٤٤٢ - ٤٥٦ - ٧٠٠ ، سجل ١٨ لسنة ١١٢٠ هـ - ١١٢٢ ق ٨٦ - ٤٤٢

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ هـ ق ٩٤٠ - ١٥٩

^(٢) دمشق قرية قديمة وردت في قوانين الدواوين لأبن عماد وباسم دمشق وفي نسخة الأرشاد باسمها الحالي وفي الانصار لابن دلتاق عرفة باسم دمشق وهي من أعمال البحيرة ، أما علاقم فقد وردت في معجم البلدان باسم كرم علاقم وفي قوانين الدواوين ونسخة الأرشاد باسمها المعروفة به حاليا وهو علاقم وهي من أعمال البحيرة - عماد زكري - القاموس الجغرافي - القسم الثاني - الجزء الثاني ص ٣٣٧ - ٣٣٩

أصحاب تلك المراكب بما يعنى السقوط العملي لتلك الاجراءات وما ترتب عليها من مسؤوليات .

ولم يجد حاكم الولاية بداً من اتباع سياسة الملاينة والاسترضاء لهؤلاء العربان حيث إجتمع بزعمائهم وقدم لهم الهدايا وأعطاهم من الضرائب العادية والعينية التي كانت مفررة عليهم وذلك حتى يضمن استتباب أمن الملاحة وكفايتها شروق هؤلاء العربان .

ولم يكن الأمر في فرع نعياط بأحسن منه حالاً في فرع رشيد حيث شهد اصحاباً مشابهاً لحبيب ورجاله في نجوة تزاعمت تقريبا مع ما قام به عربان الفرجان المفاربة واضطرت المراكب إلى الرضوخ لما كان يفرض عليهم من العوائد الشهرية والسنوية العينية والتفدية وقد أوجز أحمد شلبي بن عبد الغني أسباب عجز الإدارة المركزية عن التصدي له وعدم نجاح حملة باشا^(١) في القضاء عليه رغم الحملات التي جردها غير مرة بغزله (قطع الجرب والبحر بموالسة أكابر مصر وصنائجها وكبرائها ...)^(٢) .

وحقيقة الأمر أن قراءة حبيب وعربان الفرجان وغيرهم من العناصر التي تهددت حركة الملاحة النيلية وأمنها لظروف صصرهم ولفقه

^(١) حجة باشا قدم إلى مصر في خول سنة ١٠٩٤ هـ / ١٦٨٣ م - ثم عرل في ٢٠ ذي القعدة سنة ١٠٩٨ / ١٦٨٧ - أحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٧٧ -

١٧٨

^(٢) - الكيالي - المصدر السابق ص ١٩ -

أحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٨٠ -

- اللواتي - المصدر السابق ص ٢٠٦ -

والتوظيف الجيد لمتنقلاته السياسية والإدارية بما يخدم مصالحهم ونفوذهم هي التي أسقطتهم وضمنت لهم تأثيراً فاعلاً بشكل مثلي خلال سنوات القرن ١٨ الميلادي^(١) ويؤرخهم قام عربان المغاربة المنسوبون لزعمهم عبد الله بن وافي ولذين عرفوا أحياناً باسم عربان وافي المغاربة في الصعيد بما قلم به العنابية وعربان اللرجان في الوجه البحري حيث روعوا حركة الملاحة في النيل وصاروا يضربون البحر والبحر دون أن تتمكن الإدارة في القاهرة من القضاء عليهم رغم الحملات المتعددة^١ وتحالفوا مع محمد بك جرجا سنة ١١٢٠ هـ / ١٧٠٧ م حيث أنزلهم في نواحيه في إطار اصطفاة للأعوان تحصيها لصراع قائم بين أحلافه من الففارية ضد أعدائهم من القاسمية وكان ذلك تمهيداً للحرب الطاحنة التي وقعت بعد ذلك بينين والتي عرفلت باسم فتنة الفرنج أحمد^(٢) ، وانتهت تلك الفتنة بهزيمة نكراء للففارية لم يقتصر

^(١) د . عبد الحميد حامد سيمان - عربان الجاية والمنايك القاسمية - ص ٣٢٤ - ٣٢٥ .

- د . صلاح هريدي - : دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر - الناشر كلية الآداب بدمهؤر سنة ١٩٩٨ هـ - ١٧٤ - ١٧٧

١ - عربان الففارية هم قبائل قدمت إلى مصر من شمال أفريقيا واسطروا في بني سويلف والفايوم ونسوا إلى كبرهم عبد الله بن وافي الذي حاصر حيا شيخ عربان الجاية في القلوبية وقد أثار فلالاً واسعة في تلك الفترة وفي ألو في قر النيل ولم تفلح الحملات العسكرية في احتضاره إلى أن قتل في صراعه مع عربان آخرين سنة ١١١٦ هـ / ١٧٠٣ م حيث قضى في مضبوط الشريف فارس بن اسماعيل الشيلوي وتولى زعامة هؤلاء العربان من بعده أبو زيد بس وافي وقرهم إلى الواحات وإلى البحيرة والظم إليه عناصر شيعه من عربان حجازية الأصل فحرقوا بعربان الشجما وزعمهم علي أبو شاهين ودخلوا في صراعات شديدة مع قبيلة لغواراة وعشاش الجميع معارك بالنهاية عن القوي التي ارتبطوا بها في القاهرة

- القلواي - المصدر السابق ص ٢٠٦ - ٢١٦ - ٢٢٤ - ٢٢٥ - ٢٢٦

^(٢) الفواي - المصدر السابق ص ٢٢٤ - ٢٣٦ - ٢٣٨ - ٢٦٩

د . عمر عبد الحيز عمر - المرجع السابق ص ١٤٢ - ١٤٣

تأثيرها عليهم لفظ بل تعنتهم إلى حلقهم من رجال أوجاق عزيان وبدأ ما يمكن أن نسميه الهروب الكبير للكثير من رجال عزيان الذين تغلوا عن اتصافهم له حتى إن ١٩٦ رجلاً من عناصره تغلوا عنه وانضموا طواعية إلى أوجاق الإنكشارية الذي ورث قاعدته مسئوليات الأمن في نهر النيل التي كانت تقع على وإلى البحر في تلك الأثناء .

ولكن الأمر على خطورته لم يكن سوى حلقة من حلقات الصراع ودورة من دورات الانتصار والانتكاس حيث سرعان ما دارت الدائرة على القاسمية وحلفائهم^(١) .

وقد انتهت الإدارة المركزية أسلوباً جديداً في كفاية الأمن في نهر النيل فرضته ظروف الصراع والتنافس بين البيوت المملوكية التي نجحت في تقليص نفوذ الباشوات لمصلحتها وذلك بإسناد مهمة الأمن إلى قوى محلية إلا أن ذلك كان مرتبطاً بطبيعة العلاقات بين تلك القوى المتنافسة من القنارية أو القاسمية وبين القوى المحلية كما كان مرتبطاً بدورات الانتصار والانهزام للقوى المتصارعة بحيث كان المنتصرون يسيطرون على مقاليد الأمور ويصبح عليهم ضبط الأمن ويتحول المنهزمون إلى خارجين على القانون يفعلون كل ما يوسعهم لزعة الاستقرار وإخراج القاطنين على أسر البلاد وتبديل الأنوار وتظلم معها الأخطار ليس على أيديهم بل على أيديهم من يوافقهم على ذلك. وفي مصر من ريف وحضر ، فعينما كان إسماعيل بن إيوان صاحب الكلمة العليا في مصر طارد للعباية^(٢) الذين تحولوا إلى ضرب المراكب العابرة عبر فرع دمياط

(١) للوالي : - المصدر السابق - ٢٥٣-٢٥٧-٢٨٥-٢٨٦ .

- دانيال كريستوس - المرجع السابق - ٦١-٦٢ .

(٢) ظلت سجلات محكمة القنينة الشرعية نصوصاً يورثها بالعربية والتركية تكاد تكون مكررة رغم الفارق الزمني وهي موجهة إلى كل العاصم الإدارية في كل ولايات وكشوفات مصر تطلب مطاردة حبيب لم في وثائق أخرى تطلب مطاردة سالم وسليم وعلم من تقدم الساعة لم وصلهم بالقم صاعداً السلطان وصب إليهم قطع الطريق والإفراجات على المراكب

ونهبها وقبيل مصرع ابن ابراط في ٢٠ صفر سنة ١١٣٦هـ/ ١٧٢٢ م هاجم سالم بن حبيب أحد المراكب وقتل من فيها ونهب مبلغ أربعين كيساراً) من أموال الملتزمين والتجار ، ورغم أن ما يمكن أن توصف به تلك الحادثة المكررة لا يخرج عن كونها حالة من حالات البلطجة والنهب واستخدام القوة بما يجعل مرتكبيها في عداد قطاع الطريق والمجرمين ومثل هؤلاء من الخارجين عن الأمن أبعد من أن يكونوا هم أنفسهم بعد ذلك رعاة هذا الأمن ، وتبنوا المفارقة صارخة حينما نجد سالماً والذين معه من عربان الحبابية ومن غلاتهم من الخارجين عن القانون والأمن يتحاورون بين عشية وضحاها إلى من أوكلت إليهم تلك المهمة رغم أنه لم يكن هناك موردٌ معقول لهذا الانقلاب الجذع غير أن ملابزمهم ممن كانت يدهم السلطة والصولة من القاسمية قد قلب لهم الظهر فظهر المجن وتمكن منهم أعدائهم من الفطارية الذين تحولوا بدورهم مثل أنصارهم من الحبابية من حالة الخروج على الأمن وانتفاء الوسيلة لتكثيره إلى حالة الحفاظ عليه وكفاحته ، ومثل هذه الحالة والمفارقة لم يكن أمراً مستغرباً أو فريداً في القرن الثامن عشر ومثله حدث في صعيد مصر مع الهوارة وعربان الصعيد الذين لم يكن حالهم بعيداً عن حال أضرابهم في الوجه النهرى

وقد نقل أحمد شلبي بن عبد القني هذه الحادثة وتفاصيلها وجاء في رد فعل الباشا أن سأل عن القرى التي وقعت تلك الحادثة قبائلها وهوف أنها التزم جركس محمد وعليهما أخا الشاطر ويوسف أخا وهم من

ومها يورلدي صبر في مرة حرم سنة ١٧١٧/١١٣٠ م جاء صوته (يورلدي شريف بالبحر على حبيب العاصي الشافعي نظروود ليسا كان) وعطسه يورلدي آصر في سنة ١١٣٥هـ/ ١٧٢١ م

- دار الوثائق القومية . سجلات محكمة الأهلية سجل سجل ١٥ لسنة ١١١٣/١١٥ هـ في ٢٠٦ ، سجل ٢٤ لسنة ١١٣٧/١١٣٤ هـ في ٣٨٤-٣٨٣ .

(٢) -المصدر السابق :- المصدر السابق في ٢١٣-٢٢٤ .

القبلي ٠ - المصدر السابق ص ١١٣

مناوئى ابن إيرواط فأمر الباشا بإقصائهم عن الالتزام بها وعرضها للمزاد في ديوان القلعة لمن يلتزم بها لتعويض أصحاب المراكب ومن أضرير معهم من عائد بيع تلك القرى إلى أن تملع الأعيان في بقاء تلك القرى في التزام أصحابها على أن يظهروا عوض ما فقد من المراكب التي نهبها سالم وكان رد فعل سالم والذي معه أن هاجموا القاهرة نفسها واتباع سياسة الغرواكر.

ولم تفلح فرمانات الباشا إلى الأجهزة الإدارية في الاقنالم بمطاردة سالم والتنبية على عدم تقديم أي عون له والتحذير من ذلك (٩) . في القضاء على خطورة الحبابية أو تقليص أظفارهم وعقب اغتيال ابن إيرواط وانتقال السيفر: والتفوز لمنافسة جركس محمد كان من أول ما اتخذ من إجراءات أن عهد إلى أنصاره فولى سليمان بن حبيب على أمن بولاق (خفارة بولاق) وولى أخاه سالما على خفارة نهر النيل من بولاق إلى دمياط كما ولى المحجوب الخبيري خفارة الخبيرة هي وأم خان (١٠) .

١١ - أحمد شلي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ٣٧٤ - ٣٧٧

- الثباني - مجموع لطيف ١٠٣ - ١٠٤

(١٢) المقصود بالخبرة معادي الخيري وقد سبق التعريف بها أما أم خان فلما علي ما ذكره محمد رمري من القرى القديمة وهي صاحبة من صواحي القاهرة وقد وردت في كتاب المشترك الذي كتبه ياقوت الحموي باسم محنان من الأمور مجاورتها لحسن الأمر ولكنها وردت في فوائد المناوئى لأم حنان وفي نسخة الإرشاد باسم محنان من الأعمال الجبرية ثم عرفت باسمها الحالي في العصر العثماني ، وكانت أم حنان مركزاً لهربان الخيري الذي ألف وعاشهم في العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي لعمروان الحموي ثم آلت بعد ذلك للمحجوب الخيري .

وحينما دارت الدائرة على جركس واشتبك في صراع مرير مع حليف الأمس زين الفقار بك فإنه تحول إلى عنصر اضطراب وقلق لأمن الملاحة والمراكب ويذكر أحمد شلبي بن عبد القوي في تناوله لأحداث عام سنة ١١٤٢ هـ / ١٧٢٨ م ذلك بقوله (تواردت الأخبار بنزول جركس إلى البهنسا وضربة في البلاد ونهبها وقتل أهلها وحوشة في المراكب المقلعة والمنحدرة وقطع الجالب عن أهالي مصر فغلت الحنطة وحصل لأهل مصر تكرير زائد)^(١).

ومثله ما حدث من حسن بك الجداوي واسماعيل بك بعد أن انتصر عليهما منافساها مراد إبراهيم بك سنة ١١٩٨ هـ / ١٧٨٢ م حيث هربا إلى المنيا وظلا من هذا المواقع يعرقلان حركة التجارة الواردة والصادرة بين القاهرة والصعيد بهدف الضغط على مراد بك وإبراهيم بك وإظهار عجزهما عن الإمساك بزمام الأمور وقد نتج عن ذلك آثار سلبية تمثلت في بؤس مجاعات وأزمات غذائية دفعت إبراهيم بك وممراد بك للمبادرة إلى تجهيز حملة جديدة .

ولمنا بصدر التتبع السياسي لتلك الأحداث بقدر ما نلصق التأكيد على ما ذهبنا إليه من تبادل الأكرار بين المتنافسين على الحكم والنفوذ على اختلاف انتماءاتهم وولائتهم بين حفظ الأمن عند الوصول إلى مدة للحكم وتعكيره وضربه وإثارة الفلل حينما ينجح المنافسون في الوصول إلى الغاية المنشودة .

وتكرر سناريو الأحداث التي وقعت للجبابرة مرة أخرى في صراعهم مع إبراهيم جاويش القازدغلي الذي طاردهم ثم أمن شيخهم سويلم سنة ١١٥٦ هـ / ١٧٤٢ م شريطة عدم التعرض للمراكب^(٢) ثم صانت

(١) أحمد شلبي بن عبد القوي - المصدر السابق ص ٥٥٩

(٢) الجبرتي - المصدر السابق جـ ١ ص ٣٩٤

الأمر إلى ما كانت عليها حتى إن إبراهيم جاورش القازدغلي ثم يجد بدا من مهاجمة دجوة قاعدة الجبلية على نهر النيل وتخريبها ثم طاردوهم حتى تحالفت البلاد معاصمتهم ومعاونتهم إلى أن غنى عنهم فعادوا إلى دجوة ولكنهم كذابهم عادوا إلى مهاجمة المراكب التي لا تمثل لها فرضه عليها من رسوم وعوائد مغنية وحينية^(١).

وفي سنة ١١٦٨ هـ / ١٧٥٢ م زمن مصطفى باشا عاد منصب ولاية البحر ثلثة حيث تولاه حسين أغا^١ واقررت عودة هذا المنصب بإرتفاع مكانة أوجاق عربان الذي كان على رأسه في ذلك الوقت رضوان كتحذا الجلفي وهو من كانت له السيطرة والنفوذ التام على الحياة السياسية في مصر آنذاك مع شريكه إبراهيم كتحدا القازدغلي كتحدا أوجاق مستحفظان في فترة شهدت هدوءا وعلاقة طيبة بين الأوجاقين المتنافسين ، وقد ذكر الجبرتي عند تأريخه لموت رضوان كتحذا الجلفي أنه (بموته لم يبق لوجاق الغرب صولة)^(٢) وكان ذلك إيذانا بعودة أمن الملاحة في نهر النيل إلى سابق عهده من حيث سيطرة القوي المحلية على ذلك بشكل يكرر ما سبق أن تناولناه ولم تتعرض تلك القوي

(١) د عبد الحميد حامد سليمان - عربان الحماية والممالك القومية ص ٢٢٢ - ٢٣٤

^١ - دار الوثائق القومية - مكتبة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠ هـ / ١١٦٨ ق ٨

- الجبرتي - المصدر السابق ج ٢ ص ١٦٠ - ١٦١

(٢) الجبرتي - المصدر السابق ج ١ ص ٢٨٤ : ٢٨٩

وفريد من التفاصيل حول لغزارة وبيعهم هام بن يوسف يرجع إلى -

د ليلي عبد اللطيف - الصعد في عهد شيخ العرب هام - مجلة المصرية للكتاب سنة

١٩٨٧ ص ١٠٢ وما بعدها

لضربة قاصمة إلا في عهد علي بك الكبير الذي وجد أن نفوذها وسيطرتها سوف تشكل حجرة عثرة في طريق مشروعة للاستقلال بمصر فضرب الهوارة في صعيد مصر وشيخهم همام بن يوسف والحبابية في القلويية وقتل شيخهم سويلم وقد أشار نيبور الذي زار مصر سنة ١١٧٥ هـ / ١٧٦١ ، سنة ١١٧٦ هـ / ١٧٦٢ م إلى نجاح علي بك الكبير في القضاء على نفوذ الحبابية حيث لم تنفع المركب التي استقلها ما كان عليها أن تنفعه من سنوات قليلة في حجرة^(١) ولم تعد لهم قائمة إلا حينما قدم حسن باشا الغزالي حيث أعاد لشيخ العرب أحمد بن سويلم بن حبيب خفارة الموارد وأصدر فرمانا له بها من بولاق إلى دمياط ورشيد وأشهر ذلك ولكنه سرعان ما رفعها عنهم والتزم بها رضوان بك نظير مبلغ ٥٠ كيمس بقطعها للخرقة السلطانية سنويا^(٢) .

على أن احدي الوثائق المعاصرة لتلك الأحداث تضمنت تعيين مجموعة من الملتزمين بأمن الملاحة في نهر النيل وذلك ضمن التزامهم بأمن المحلة الكبرى ، وقد جاء فيها ما يلي (من ديوان قوة الأمراء الكرام وعمدة الكبرا الفقهاء ذوي القدر والاحترام حضرة أمير اللوا الشريف السلطاني علي بك إبراهيم دام عزه وبقاءه حاكم ولاية الغربية سنة ١١٩٣ هـ قرر مصطفى الجندى وعده وأخيه علي ومصطفى وعلي أولاد أخيه أولاد الجندى من أهالي ناحية المحلة الكبرى في وظيفة تقديم القدر بالمحلة الكبرى وناحية صندفا الكشوفية حكم ما هو مقيد بالشرح الشريف وعليهم الدرك في النيل بناحية المحلة وصندفا ولهم نظير ذلك تحت غفرهم ١٧ ألف نصف حكم لغتر التحرير المشمول بختم المرجوم

^(١) كارسن نيبور - المصدر السابق ص ١٦٤

^(٢) الجبري - المصدر السابق جـ ١ ص ١٣٥ جـ ٢ ص ٢٧

محمد بيك وخيل الجراية يومياً خمس جرايات خمسة وعشرين رجلاً
فرض عند نزول للحكم بالولاية وعليهم بتقوى الله تعالى والخوف
والضبط للشغل بالاستقامة ومن يتق الله يجعل له مخرجاً ويرزقه من
حيث لا يحتسب والختم حجة فيه والله تعالى الكريم . يعتمد في ١٢
رمضان سنة ١١٩٢^(١) .

ويمثل هذا النص المهم مفتاحاً يفسر أسلوب إدارة نظام الأمن في
التصنيف الثاني من القرن ١٨ الميلادي ويؤكد ما ذكره نيبور من أن كل
قرية واقعة على ضفتي نهر النيل كان بها عدد من الخوارج عليهم أن
يبلغوا عن قوارب النصوص فوراً إذا ما اقتربت من المراكب (إلا أنه أشار
إلى تجاوزات مختلفة في هذا الشأن)^(٢) .

وعلى هذا تكون مسؤولية الأمن في نهر النيل قد أُوكلت إلى الأجهزة
الإدارية بالأقاليم وهذا على حكام تلك الأقاليم تكبير روابق نقدية وعينية
لهم وبالتالي يكون تحصيل تلك الرسوم والضرائب قد انفصل عن حراسة
الأمن وأصبح لجهات أخرى غير الملتزمين بالأمن تحصيل تلك الرسوم
والضرائب ، يبقى جانب هام وهو أن ما كان مغولاً للقوى المحلية لم يكن
في حقيقته سوى قبول بنفوذها واعتراف بما حوله لها هذا النفوذ من
تحصيل عوائد ورسوم لمصلحتها دون الوفاء بمتطلبات الأمن التي
تقتضيها مسؤوليات تلك القوى وهذا ما ذهبنا إليه .

وقد رصدت بعض الوثائق المختلفة لحالات فردية اعتدى فيها
النصوص على المراكب المارة عبر نهر النيل مستخدمين قوارب خفيفة
وهو ما يدل على أنهم ضاحضو محلية تسكن قرب نهر النيل أو من بعض
أعالي القرى الواقعة على ضفتي النهر وهو ما يشير إلى صحة ما ذكره
الرحالة في حديثهم عن حالة الأمن في نهر النيل وكان أصحاب المراكب
يتحركون باليلقة وضاحضهم أو بالسير في جماعات من المراكب صعوداً

^(١) دار الوثائق القومية : بحكمة (خط الكوي سجل ٢٠ لسنة ١١٩٢هـ - ١١٩٤هـ د

^(٢) كارستن نيبور : - المرجع السابق ص ١٢-١٤ .

وانحداراً كإجراء عملي في مواجهة إغارة المفجرين^(١) ، كما لم يسلّم الأمر من احتكاكات بين أهالي القرى وأصحاب المراكب المارة عليهم لأسباب مختلفة^(٢) .

ثانياً تقييم عام لأمن الملاحة النيلية

إن تقييماً عاماً لأمن الملاحة النيلية انطلاقاً من أهميته وأهميتها من حيث نظم كفاءته ومدى نجاح الإدارة في مصر العثمانية في ضبطه وظروفه وإيجابيات وسلبيات التعامل مع حالة الأمن من الأجهزة الإدارية والإدارة العثمانية بصفة عامة يقودنا إلى ما يلي : -

١- ارتبط نجاح النظام الأمني المشرف على الملاحة النيلية في القرن السادس عشر الميلادي بشكل عام مع نجاح الإدارة المركزية في القاهرة في بسط نفوذها على الولايات والأقاليم المختلفة وطبعي أن تتوارى في ظل ذلك النجاح حالات الإخلال بالأمن في نهر النيل كما كان يدعيها أن تلتزم في إطار ذلك العناصر المحلية كالعربان وغيرهم وعلى العكس من ذلك كان من أول نتائج تراجع نفوذ وقبضة الإدارة المركزية والشرائط الأوجاعات العسكرية بالعمل المدني أن بدأت الفوضى في وضعية أمن الملاحة النيلية وقد شاركت عناصر مختلفة ممن أوليت مسئولية كفاءة الأمن وفرض النظام في الإخلال بالأمن في إطار الصراع الميافسي وظروفه وتدهياته .

^(١) المياضي - ماء الموائد الموائد المعروف باسم الرحلة الميافية الجزء الأول - طبع حجر فاس

سنة ١٨٩٨ ص ٢٥٧

^(٢) على سبيل المثال نورد بعض أرقام الوثائق المتداولة لحالات فردية اعتدى فيها على المراكب الفراد وجهات وعناصر الإدارة في بعض القرى ولطاع الطرق من اللصوص وحشودهم - دار الوثائق القومية - محكمة دماط سجل ٤٥ لسنة ١٠١٥-١٠١٦ في ١٠١ ، سجل ٣٠ لسنة ٩٩٩ في ١٢٣ ، سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠-١١٧٢ في ١٠٩ - محكمة المنقضية سجل ١٤ لسنة ١١١٠ في ٥٥٨

٢- ازدواجية الوظيفة للقائمين على الأمن في نهر النيل حيث اجتمع لديهم الوظيفة المالية كمقرمين ووضعتهم كمسؤولين عن الأمن مما أدى إلى افتتات الدور المالي على الدور الأمني إضافة إلى أن الزمام الأمن ضمن مسؤوليات يلتزمي الباطن ومعظمهم كان من عناصر محلية تعيش في إقليم عملها أدى إلى ترايد نفوذ هؤلاء الملتزمين من الباطن وبشكل جعلهم ومن يختلفون حولهم يمثلون نواة للعناصر المحلية التي تسهلت أمن الملاحة النيلية في أواخر القرن ١٧ الميلادي وطوال سنوات القرن التالي وساهم في ذلك تراجع كلفة المراقبة والمحاسبة من الأجهزة الإدارية لتلك العناصر من ملتزمين وخارجين على القاتون .

٣- ظل العريان عناصر خارجة ومؤثرة ليس على أمن الملاحة النيلية وإنما على الصراعات والتركيبات السياسية خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي وفضلت وسائل احتواء تلك العناصر في الوجه البحري وفي صعيد مصر ابتداءً بالمطاردة وانتهاءً بالاعتراف بنفوذها وسلطانها ويمثل إقرارها على خلفية النيل وحراسة المراكب وضمان أمنها اعترافاً صريحاً بالعجز عن كبح جماحها .

٤- تلقى التدخل السياسي والصراع الدني على النفوذ وتراجع نفوذ الباشوات واختراق البكوات الممالك للأوجقات العسكرية بقلاته القاتمة على أمن الملاحة النيلية باعتبارها ميداناً مهماً من ميادين الصراع والتنافس والبحث عن النفوذ .

٥- يمثل لجوء المراكب وأصحابها إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس ورضوخهم لعدد ما فرضته العناصر المهيمنة للأمن من إتاوات إدارية صريحة ودلالية واضحة على فشل الدور الذي قامت به الأجهزة الإدارية في القاهرة وانتهاءً بتواجدها في الأقاليم في القيام بهذا العبء على أهمية وقد امتنع أصحاب المراكب آثار ذلك برفع أسعار النقل وتحميل التجار لتلك الأعباء والتعامل مع تلك الحالات كأمر واقع لا مناص منه تون أن يعرفوا كثيراً على عضبة الأجهزة الإدارية أو ضمانتها لأمنهم وسلامة مراكبهم وما عليها .

٦- يرجع فشل الإجراءات البديلة التي نجحت إليها الأجهزة الإدارية في الأقاليم والمتضمنة إلزام كل قرية متضامنة متكافلة بأمن المراكب العامة في نطاقها لحجم وجود الحظائر القوي لأداء ذلك الدور فلم تكن بعض الإصفاة التي حظوت بها تلك القرى لتمثل حافزا كبيرا لأداء ذلك الدور على أهميته وقد أدركت الإدارة المحلية والمركزية ذلك فالتجته في نهايات القرن ١٨ الميلادي إلى منح العناصر المصنولة عن أمن للملاحة الليلية رواتب مدنية وعينية وهو تطور هام في أسلوب معالجة الأمن وكفيلته في نهر النيل على عكس ما كان معصولا به قبل ذلك حيث كان للقائمين على الأمن أن يتقاضوا رسوما ممن يستقلون بحمايتهم دون أن تقدم لهم الخزينة السلطانية أي رواتب نقدية أ. عينية لهذا يمكن أن نسميه تمويل ذاتي للأجهزة الأمنية .

٧- إن سكوت الوثائق عن تعرضات من أضيروا من جراء الاختلال الأمني من أصحاب المراكب والمهاجرين على عكس ما رسمته الوثائق في المحاكم المختلفة لتعويض المضارين من السرقة في المدن كلقاهرة ومياط والإسكندرية وغيرها يؤكد أن الجانب الأكبر من الإخلال الأمني لم يكن تمثيل في نهب المراكب وسرقتها بقدر ما كان يتمثل في غرض إتوات على حركة المراكب وعلى منقولاتها واضطراب أصحاب المراكب ومنتهجها للتعامل مع ذلك بأداء تلك الإتوات .

الملاحه

غاية القول فيما كُتبت به فصول هذا الكتاب أن أهمية النيل كطريق ملاحى وتجارى لكسبته من المزايا ما تضاعفت إلى جانب المهنات الناشئة عن طبيعة المجرى والفرقات المترجع الإجمالى والأمنى والحصب الضرارى وقد ولدت تلك الأهمية أو كلفت ما يعود به النيل لمصر إسمائاً وزراعة واقتصاداً من الماء والحصب والماء .

وقد ورثت الملاحة في نهر النيل كصناعة وحرفة ونور ونظم خبرات وتقاليد عبر العصور المختلفة التي سبقت الفترة العثمانية بما يمكن أن نسميه تراكمات في المعارف والخبرات دفع هذه الصناعة وما عرفته من حرف مختلفة إلى استيعاب متغيرات الأحوال وطبيعة النشاط على مستوى المحلي دون المستوى الخارجى الذى اتسعت خطوات التكيف في صناعة الملاحة فيه .

وكان من نتائجها الكشف الجغرافى الجديدة التى أضحى تصاع النفوذ الغربى بشكل غير مسبوق ورغم ذلك فإن عناصر النشاط الملاحى في مصر كانت رافداً مهماً ومؤثراً دعم الجهد الحسكرى والاقتصادى للدولة العثمانية في صراعتها العنيفة في أوروبا وروسيا ، لكنها فى الوقت نفسه قد استغرت نفسها في نمط من الرتابة التقليدية بات معه التغيير والتطوير الواجب الذى يفرضه الامتداد الزمنى والمستجدات من علوم والمعارف لمرأ غير ملموس وأثراً غير محسوس .

وقد ظلت الملاحة للنيلية في مصر العثمانية لأهلها صناعاً وربانين ونوتية ومستثمرين عوائد عامة كانت ذات فضل كبير فى استمرارية النشاط والصناعة وقد دل على ذلك حرص الأسر المتهنئة لها على تولد الحرفة والصناعة كما دل عليه اتساع وتنوع فئات المستثمرين الذين أحرزتهم تلك العوائد المجزية ، ورغم الفئات عناصر مختلفة على

تلك العوائد من الضرائب الرسمية وغير الرسمية وما شابهها من التكاليف والعوائد والمغارم والخصومات إلا أنه يقس من الجدوى الاقتصادية للاستثمار في الملاحة النيلية ما قلّ عنصر إغراء للمستثمرين احتفظ بها بالاستمرارية والدور .

ولا ريب أن تلك الأعباء والتكاليف على اختلافها كانت نتيجة مباشرة لاختلال النظام الإداري ومناخ الصراع السياسي والفن والفساد التي عرفته مصر العثمانية في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وطوال سنوات القرن الذي تلاه في ظل إشغال الدولة العثمانية عن ضبط الأمور في ولاية مصر بصراعاتها الطويلة في أوروبا وروسيا ، وكان ذلك مدعاة للمتغلبين من العسكريين والبيوت المملوكية وغيرهم إلى تكريس تلك المنافع وزبانتها في ظل الصراعات الداخلية على النفوذ والحاجة الملحة والدائمة لتلك المغارم والعوائد لاستئطاع الأصوان وتقاء كيد المنافسين والطامعين .

وقد عرضنا تفصيلاً لتلك الأعباء والمغارم التي لم تغد منها الخزانة السلطانية كثير فائدة وإنما وجدت طريقها إلى جيوب أصحاب النفوذ من رجال الأوجاقات العسكرية وغيرهم ، ورغم أن البدايات المبكرة للفترة العثمانية في مصر قد سجلت نجاحات ملموسة في مجال كفالة الأمن في نهر النيل وفروعه إلا أنه من الملاحظ ارتباط تلك النجاح بوضعية الإدارة العثمانية في مصر ومدى إحكامها لقيضتها على الأمور إضافة إلى المناخ السياسي العام والبيئة السياسية والاجتماعية السائدة .

وكان طبيعياً أن يتزامن اتساع حالات التهديد للملاحة النيلية بحركة ودور مع تراجع القهضة العثمانية وتطشي الفساد الإداري الذي فتح الباب على صراعه لقوى محلية من البيوت المملوكية ومن داخلهم ودخلتهم من الأوجاقات العسكرية ومن دار في فلكهم من العربان وغيرهم لكي تفرض نفوذها ونظامها الذي تحده طبيعة تلك النفوذ ومدى تأثيره وتكرره بالمناخ السياسي العام والقوى المنافسة والملازمة .

وقد عرضنا لظروف ذلك وما المترض من نظم أمنية وما لفرزته
 المعمارية من ثغرات وسلبات وما اتخذ من بدائل وتدابير لمعالجة تلك
 الخلل ثم قيمنا ذلك من حيث إيجابياته وسلباته وتداعياته ، على أنه يبقى
 التأكيد على أهمية واتساع الدور الذي اضطلعت به حركة الملاحه النيابية
 في مصر العثمانية على المستويين المحلي والخارجي في مجمل النشاط
 الاقتصادي والإجتماعي بشكل يصبح معه القول أنها كانت مسرأة صانعة
 عكست أحوال مصر في العصر العثماني إلى حد كبير .

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

الملاحق

لغة متحق بعض أسماء المراكب والقوارب وألقابها وتجهيزاتها

(أ) أسماء المراكب والقوارب وخصائصها :

- **الإشكيف :** هي مراكب مخصصة لحمل بضائع ذات أحجام مختلفة ومنها ما يستخدم في نهر النيل ومنها أحجام كبيرة كانت تعمل في البحر المتوسط ، فـت باسم الإشكيف المالحى ، وقد عرف نهر النيل أنواعاً من الأثناكيف منها الإشكيف البنواتسى والإشكيف التولى والفروق بينهما طفيفة.
- **البيليك :** استخدمت هذه النوعية في بعض مراكب النزهة العامة في الاحتفالات والأعياد ، كما استخدمت في نقل الجنود وقد قصرها لوزى على المراكب العربية فقط .
- **البوقيري :** سميت بذلك الاسم وبالبوقري وهي منسوبة لأبي قيس شرقى الإسكندرية وهي أنواع من مراكب نقل الحبوب والبضائع متوسطة الحجم ومنها أنواع ذات حمولة صغيرة وبعضها يستخدم في الصيد .
- **الأنفيني :** يعرف أيضاً باسم المراكب الطوة وهو نوع من المراكب صغيرة الحجم التي كانت تعمل في فرع رشيد وتنسب إلى أنفينا التي اشتهر صناع ناصيتها بصناعة ذلك النوع من المراكب وقد أبدلت العامية حرف الدال إلى التاء.
- **الهروم :** ملوحدا جرم وهي زوارق مسطحة صغيرة الحجم كانت تستخدم لخروج ودخول البضائع في بوغاز دمياط حين يصبح دخول المراكب الكبيرة من عرض البحر إلى مجرى النهر بحمولاتها أو خروجها أمراً محفوظاً بالمخاطر وذلك للترسيبات التي أعطت توصير الظاهر ببيرس للبوغاز متعاً للمفن الحربية الصليبية من الدخول إلى

نهر النيل ، وكانت مواسم استخدامه هي فصلا الشتاء والربيع وهي مواسم التحاريق التي ينخفض فيها مستوى ارتفاع الماء في نهر النيل وصممت الجروم بطريقة مسطحة لتلائم ذلك.

• **الحرافات :** حرقت أيضا بالحراريق ومفردها حرافة ورغم أن تلك التسمية أطلقت في الأصل على أنواع هربية إلا أنها استخدمت في العصر المملوكي لنزلة الأمراء والسلاطين حيث كانت تطلق منها الألعاب النارية ، إلا أن الغاصة من الأمراء وغيرهم استخدموا أنواعا أخرى لملابهم في العصر العثماني بينما استخدم العامة من الناس ذلك النوع في الاحتفالات والنزهات .

• **الزهيري :** هي أنواع بيضاوية الشكل مسطحة السطح ذات مقعرة ومؤخرة مرتفعتين ولها شراع واحد في منتصفها يتكون من صاري وقارية فقط ، ومنها أنواع صغيرة وأخرى متوسطة الحجم وبها فروق طفيفة وينسب بعضها إلى أماكن صناعته مثل الزهيري البندراوي أو إلى أنواع أخرى مشتركة معه في الوظيفة مثل الزهيري الطيب ، والمراكب من نوع الزهيري على الإجمالي شبيهة بالمسكة البلطى في شكلها العام وسريعة الحركة وذات حمولات من صغيرة إلى متوسطة وملحمة للعمل في المياه ذات الأعماق الضحلة .

• **الشفتور :** أنواع من المراكب التي كانت تعمل في البحر المتوسط ولكن منها ما كان ذا أحجام أقل ويعمل في النيل وعرف باسم الشفتور البنواتي ويجمع الشفتور على شفتير ، والنوع التالي منه له صاري واحد في الوسط والنوع المالحي له صاريان كل صاري من قلم خشبي واحد معلق عليه الشراع ويستخدم الشفتور في النيل لنقل البضائع والركاب وعنه ما يستخدمه الناس في النزهات والأعياد

• **الطواف :** جمع طواف وهو أنواع بدائية عبارة عن قرب أو أواني من الفخار يحكم إحداثها وتربط ببعضها بإحكام ويوضع على سطحها الخشب من النخيل غليظ الوزن أو أعواد من القصب أو الغاب

وينقلها أصحابها بالمداري أو أعواد الخشب بعد أن يضعوا على سطحها بضائعهم .

● **العشاري :** جمعها عشاريات وهي مراكب لنقل البضائع وكانت في العصور التي سبقت العصر العثماني تستخدم للسلطين والأمراء لرحلاتهم وتزويدهم وتتكون من طابقين يعمل في السفلي منهما الجدران والبحارة وفي العلوي يقم السلطين والأمراء وأتباعهم وكانت تنسم بالزينة البالغة والرياش ، ولكن النوع الذي عرفته الفترة العثمانية من العشاريات كان خاصاً بنقل الحبوب والبضائع المختلفة والحطب .

● **العطب :** كانت مراكب تشبه العشاريات في الشكل والوظيفة حيث استخدمت للزينة والتزهات ثم تحولت إلى نقل الحبوب والبضائع وإن شهد العصر العثماني بعض أنواع منه كان كبار الأمراء يستقلونها في رحلاتهم واستخدمت مراكب العطب لنقل البضائع والمسافرين ومن الأنواع ما عرف باسم العطب الزهيري .

● **الغزالي :** هو أحد أنواع المراكب المسماة بالقوامسة له مقدمة عريضة ومرتفعة تعلوها مقدمة طويلة وشبه مقوسة ترتفع إلى حوالي مترين ويسمى الجزء السفلي من المقدمة بالباطوسي والجزء العلوي المرتفع يسمى البرق وهذا النوع كان منتشرأ في نيل الوجه القبلي .

● **الغلايك :** مفرداها غلوكة وهي أنواع صغيرة الحجم تستخدم في المعادي أو في النقل الخفيف وفي الصيد ومنها أنواع صغيرة تربط على ظهر المراكب كبيرة الحجم أو تجرها لتتقل البهارة إلى الشواطئ خشية جنوح المركب في حالة اقترابها من الشاطئ وتتميز تلك النوعية من المراكب بأنها بيضاوية وعريضة ومسطحة ولها شراع واحد .

- **القوارب :** مفرداتها قارب وهو مركب منه صغير الحجم ومنها المتوسط وبعضها يستخدم في المعادي لنقل العابرين وبعضها في النقل الخفيف والصغير منها يتبع المراكب ذات الأحجام الكبيرة لاستخدامات البحارة ويصنع البعض من الخشب كما يصنع من الحديد
- **القياق :** مفرداتها قايق وهي في الأصل زوارق صغيرة لنقل الركاب في المعادي ثم تحولت التسمية إلى مراكب النزهات ، وقد حرفت العامة تلك التسمية إلى كيك وأصبحت تطلق على الأنواع الصغيرة المستخدمة في نقل الركاب في المعادي وفي الصيد وتستخدم فيها المجاذيف وهي ذات مقدمة مدببة بخاطم صغير في الماء ويستخدم بعضها شراعاً صغيراً واحداً .
- **القنجيات :** مفرداتها قنجة وهي مراكب للزينة ذات ريش وزخرفة زائدة وهي ضخمة الحجم وسريعة الحركة وخفيفة وتستخدم المجاذيف إلى جانب صارية أو صارتين ومنها ما هو مكشوف ومنها ما هو مغطى وقد استخدمها كبار الأمراء في مصر العثمانية للزينة والنزهات ثم عرفت منها أنواع تحمل المسافرين في النيل وبمؤخرة هذا النوع ضرفة أو شرفتان للمسافرين وتسير بسرعة كبيرة وقد ذكر البعض أنها تقطع مسافة من القاهرة إلى الإسكندرية في ٢٤ ساعة وذلك لخفتها وتسطيحها وكان ذلك يجعل الريح الشديدة تشكل خطراً عليها .
- **القياسات :** مفرداتها قياسية وهي مراكب مسطحة بطونة الحركة تستخدم في النيل وهي أكثر الأنواع شيوعاً وقد صممت بهذا الشكل لتناسب تغير مناسيب المياه في نهر النيل وتناسب اختلاف مناسيب الأعماق وتستخدم في نقل البضائع والحبوب والمسافرين ومنها أنواع مختلفة مثل القياسة التي بترمس وهي ذات خلفيصة عمودية تلحق بها الدفة مباشرة أما القياسة التي بسنة فهي ذات امتداد في مؤخرة المركب يصل إلى حوالي ثلثي ارتفاع المؤخرة وهذا الامتداد تركيب عليه الدفة حيث تلحق بالامتداد الذي يطلق عليه السنة وترتبط

اللفة مع السنة بجزء يسمى الوسطانية ، وللمراكب القواسمة شراعان أحدهما في الثلث الأولى ويسمى تركيت والثاني في الجزء الخلفي ويسمى رائدة .

● **المعاملات :** مفردا معاش وهي مراكب ضخمة الحجم كانت في الأصل لنقل الحبوب والبضائع ثم تحولت إلى نقل الركاب وبها قمرات مختلفة لإقامة الركاب في السفر الطويل وقد ذكر العياشي أن خطأ ملاحيا كان يربط بين دمياط والقاهرة ينقل المسافرين حيث تقوم رحلتان أسبوعيا من دمياط يومي الإثنين والخميس ، وللمعاملات صاريان أو ثلاث من النوع المثلث .

● **المعدية :** مفردا معدية وهي مراكب مسطحة تعمل بين ضفتي النهر في أماكن مطرومة لنقل العابرين من إنسان وحيوان وبضائع وتعمل بالمجاديف وبالأمشعة وتطلق تسمية المعدية على كل مراكب تعمل في تلك الوظيفة رغم أنواعها المختلفة حيث غلب اسم المكان على نوع المركب وكانت أنواع مختلفة تعمل في هذا النشاط كالشخنور والفركة والجروم والفولرب .

● **الخطاير :** مفردا نظيرة ومنها أنواع كانت تستخدم لنقل البضائع والركاب بين الإسكندرية ورشيد وأنواع أخرى كانت تستخدم للنقل الخفيف في نهر النيل ، وصممت تلك المراكب بشكل مسطح لمراعاة اختلاف المناسيب وضخامة بعض الأماكن في نهر النيل وإن كان ذلك قد شكل أخطارا على تلك النوعية .

تمت الاستعانة في هذا الملحق بمصادر ومراجع وثائقية وغير وثائقية منها على سبيل المثال :-

١- وثائق المحاكم الشرعية لدمياط ورشيد وبوالة ومصر القديمة والفقهية .

- ٢- الفلغشتندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا - القاهرة ١٩٦٣ م .
- ٣- المقرئى : - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار - طبعة دار صادر بيروت .
- ٤- كتابات الرحالة العرب كابن بطوط وابن جبير والعياشى والحسن الوزان .
- ٥- كتابات الرحالة الأجانب مثل سلفاري وسونيني وبراون وفلمسليب وليبور وكثوت بك وغيرهم .
- ٦- كتاب المؤرخين للفترة العثمانية مثل ابن أبى السرور البكري وأحمد شلبي بن عبد القى والقبالي والدمرداش والجبرتي وغيرهم
- ٧- للكتابات الحديثة حول هذا الموضوع مثل :
 - أ - د. محمد حمدي المناوي - نهر النيل في المكتبة العربية القاهرة سنة ١٩٩٦ م .
 - ب - د. ترويش النخيلي - السفن الإسلامية على شواطئ المعجم جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ .
- ٨- لقاءات مع كل من الرئيس الألبانيري إبراهيم حبه . والرئيس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن والرئيس أبو العزم أبو العزم العراقي .

(ب) مكونات وتجهيزات المركب ومصطلحات النوتية :

- **أبلير :** يطلق على الحبال التي تربط الشراع بالجزء الخشبي الأعلى من الصاري المعروف بالقارية ومعه حبلان إضافيان أحدهما اسمه (النابن) ويطوى عليه الشراع ليحميه من التمزق حين يجذبه النوتية لأعلى أو لأسفل ، والثاني يسمى (الاسقالة) وهو خارج الشراع والأبلير هو الحبل الأساسي والثلاثة يربطون الشراع بالقارية .
- **اسقالة البحر :** هي لوح سميك من الخشب تتراوح أطواله بين أربعة وعشرة أمتار يوضع طرفه على المركب عند رسوها على الشاطئ والطرف الآخر على اليابسة لتكون عليه حركة الصعود والنزول من وإلى المركب .
- **الأطراف :** هي الأحيال المصنوعة من الكتان أو القنب أو الحديد التي تمتد من الصاري إلى حافتي المركب وهي تحكم الشراع في حالة هياج الرياح وتحدد تلك الأطراف بنوع المادة المستخدمة فيها فتسمى أحيثا (أطراف القنب) وأحيثا (أطراف الحديد) كما تسمى عند بعض النوتية باسم أطر هو (المهدات) .
- **بارطويس :** هو غرفة أمامية في مقدمة هيكل المركب أو في مؤخرتها لحفظ أمتعة وأطعمة النوتية والمسافرين ويعرف عند بعض النوتية باسم (الخن) .
- **بافلوسى :** هي ألواح خشبية عريضة توضع على طرف المركب لتسير عليها النوتية عندما يستعملون المئاري يدفعها إلى القاع عكس اتجاه المركب لتسييرها عندما تسكن الريح .
- **البيكر :** مفردة بكرة وهي عجلات خشبية توضع عليها الحبال المطلوبة لتسيير المركب وفي الأثرعة لتسهيل حركة تلك الحبال .
- **البطنصة :** هي ألواح من الخشب تتركب في أعلى جوف المركب في المقدمة والمؤخرة لتوضع عليها الصولات الزائدة من حاويات البضائع أو الحطب أو غير ذلك .

- **بيلجان :** هو حاجز خشبي يوصل بين الشن سواء الذي يقع في مقدمة المركب أو في مؤخرتها وبين عتابر المركب التي تمثل تجويفه ويسميه بعض النوتية بعد حلف النوت (البيلما) .
- **المونكييت :** هو أحد أنواع الأشرعة المثلثة الشكل من أصغله مقوس من أسفله ويوضع كشراع أمامي للمراكب ذات الشراعين من أنواع القياس .
- **جافوص :** هو فاصل خشبي يقسم تجويف المركب الذي تشحن منه البضائع إلى عشرين أو ثلاثة بحسب سعة المركب ويوضع للفصل بين كل عتبر في حالة تنوع الشحن وفي حالة وجود جافوصين في المراكب الكبيرة يسمى الأول بالمسند الأمامي والثاني يسمى بالمسند الخلفي .
- **جامور :** هو قطعة من الحديد في آخر الصاري يربطه بالجزء الخشبي الأعلى الذي يربط به الشراع وهو القارية لتشكل الصاري والجامور والقارية العمود الخشبي للشراع.
- **جسطمان :** هو صارة عن قائم من الخشب المثبت في صدر هيكل المركب وتربط فيه المرساة لتثبيت المركب بإلتقاطها كقل من الحديد عند الحاجة لذلك .
- **الحاصل :** هو خنزير من الحديد تربط فيه المرساة من جانب ويربط طرفه الآخر في الجسطمان .
- **هشوة :** تعلق على الترسبات الطينية من الطمي في مجرى النيل والتي تغتلف تحت سطح الماء بعد انتهاء الفيضان وتمثل خطراً داهماً على المراكب ولا وسيلة لنفخ خطرها إلا انتهاءه الرايس وفرة إحصاره .
- **الحفة :** هي الجزء الخشبي المتحرك في مؤخرة المركب والذي يوجه من خلاله الرايس حركة واتجاه المركب يمينا ويسارا وتتكون من جزئين أولاهما الجزء الذي يلي جسم المركب ويثبت فيه ويسمى (الأم) وهو يرتفع تلك المؤخرة ثم الجزء الثاني الذي يمتد طولاً

في الماء وهو المكمل ويسمى (الزيشة) وتصنع الرقة عادة من أخشاب الكافور .

□ **الدوميس على البلاطس :** هي ألواح من الخشب تغطي قاع المركب ويصبح بذلك مستويا جاهزا لحمل الحبوب أو مختلف البضائع وترفع تلك الدوميس لرفع الماء المتسرب في أسفل هيكل المركب بصفة دورية .

□ **الدوامس الفادار :** هي ألواح خشبية عريضة يوضع طرفها في جوف حناير المراكب ويوضع الطرف الآخر على جانبي المركب ليسير عليها الحمايون والنوتية عند الشحن أو التفريغ ، ويسمى المركب المكتملة دوامسه في الوثائق (مدرمس سفلا وعلوا) وذلك إشارة إلى اكتمال نوعي الدوميس فيه .

□ **الرفلة :** هي ألواح من الخشب توضع على جانبي المركب في حالة زيادة الحمولة التي يخلط فيها معظم هيكل المركب في الماء لمنع رذاذ الماء الناشئ من الأمواج من التسرب إلى الحمولة ويسمى النوع المكون من لوح خشب واحد بالهريق ويرتفع عند الألواح في المركب الغزالي إلى ستة ألواح .

□ **زنجير :** استخدمته الوثائق بنفس الاسم وتبين أنه جنزير من الحديد ومنه ألواح مختلفة الأسماء بحسب حجمها كالخاضل للجنزير الكبير الحجم و (البرايص) للجنزير الرفيع الذي يوضع في القرون الحديدية للمرساة للمساعدة في جنبها من القاع .

□ **الشمعة :** هو قوائم بارتفاع حوالي ثلاثين سنتيمتر فوق مقدمة المركب أو مؤخرتها وتربط فيها الحبال .

□ **الشواهي :** هي الإسفلة المزدوجة المكونة من لوحين من الخشب يسمحان بعرض أوسع وبالتالي زيادة الأمان للحمايون والنوتية عند الصعود والنزول للمركب وبصفة أكثر عند عمليات الشحن والتفريغ .

□ **الصراي :** هو القنم الخشبي الرئيسي الذي يحمل الشراع ويصنع من خشب التوت أو الكافور ويسمى الصراي الذي يصنع من

الخشب الأبيض باسم (صاري شوح) وهناك أحجام صغيرة من الصواري تستخدم في حالات السفر الطويل .

□ **العويل :** هو حبل رفيع يستخدم لضم الشراع وطيه ضد توقف المركب .

□ **قارية كبيرة :** هي قلم من الخشب وتمثل الجزء الخشبي الأعلى من الشراع المرتبط بالجزء السفلي وهو الصاري ، والقارية تتكون من ثلاثة أجزاء الجزء السفلي المرتبط بالصاري ويسمى المقدم ثم الوسطاني والجزء العلوي يسمى الأرضمة .

□ **القلع :** هو في اصطلاحات النوتية اسم للشراع وله أنواع منها (القلع البلكن) وهو شراع صغير يوضع في الصاري الأسامي للمركب لمساعدة الشراع الرئيسي ، ونوع آخر هو (قلع شقلوية) وهو شراع مثلث الشكل يستخدم في أنواع صغيرة الحجم من المراكب كالتقارب والفلايك والكيك . وينقسم القلع إلى أطراف ثلاثة هي (الميس) وهو الطرف الأعلى للقلع و (القرشة) وهي الطرف الأسفل من القلع و (الزند) وهو الطرف الذي يربط في جسم المركب من المؤخرة وذلك لإحكام الريح داخل القلع .

□ **قطيرة :** تطلق على القارب الصغير الملحق بالأنواع الكبيرة من المراكب والذي يجر بربطه إلى تلك المراكب ويستخدم في توصيل النوتية والرويسا إلى البر في حالة الفطر أو لقضاء حاجاتهم وسمي بذلك نسبة إلى عملية قطره خلف المركب .

□ **قصور :** هي حجرات خشبية في سطح المراكب المخصصة لتغلي المسافرين أو البحارة لحظ والمعروفة باسم (المعاش) وهي لإقامة هؤلاء المسافرين وبعضها في المراكب (الزهيري المعاش) التي تسجل في نقل البضائع إلى جانب نقل الركاب .

□ **الكلاب :** مفردة كلب وهي أطراف من الحديد تنتهي إليها هبال الأبرعة لتربطها بجسم المركب أو بالصاري أو بالقارية لضمان إحكام ذلك الرباط وهي حلفة من الحديد المثبت في جسم المركب .

- **اللبان :** هي حبال تربط في صاري المركب ينفخ بها الرايس إلى أشداء التوتية لكي ينزلوا إلى الشاطئ المحاذية له المركب وذلك لكي يقوموا بجرها سيرا على أقدامهم عند مكون الريح .
- **المصوين :** هو حبل من الكتان طوله من متر إلى مترين مهمته ربط الشراع بطرف القارية وهي الجزء العلوي المعلق على صارية المركب .
- **مجاديف :** مفردا مجداف وهو قائم من الخشب الأسطواني وثبت أعلاه على جسم المركب أو الغلاب بشكل يسمح له بالحركة من خلال بروز خشبي معه لذلك يسمى (الصباع) ويمتد المجداف من الجزء الذي يتحكم بها التوتي في المجداف ويسمى (الزند) إلى أن يصل إلى الماء فيتحول إلى شكل خشبي عريض يسمى (الرشاشة) وهو يصنع بمسك آلر ليسهل عملية ولوج المجداف إلى الماء وخروجه منه .
- **المخاري :** مفردا مخار وهو قوائم طويلة من الخشب تنتهي بسن من الحديد تسمى (الجزء) ويعتمد التوتية على نفسها إلى الأرض بلذرعهم لمنع اصطدام المركب بالشاطئ أو إبعادها عن الأماكن الضحلة أو لتسيير المركب بدفعها إلى قاع النهر عكس اتجاه المركب عند مكون الريح .
- **المواص :** هي ثقل من الحديد له أربعة أسنة من الحديد تسمى (خطاف) ومهمتها تثبيت المركب في مكان واحد ببقاء هذا الثقل في الماء وهي مربوطة بجنازير إلى جزء خشبي في صدر المركب هو الجسيمان .
- **مقعدة :** هي أماكن لجلوس التوتية لطعامهم ولبرايمهم بمسطح المركب .
- **الفتوي :** هو حبل يربط في أعلى الشراع وطرفه أسفلته يتحكم فيه الرايس والتوتية لضبط الشراع في اتجاه الريح ، ويسمى هذا الحبل عند استخدامه في مؤخرة المركب باسم (المسين) ويكون من الكتان أو الحديد ويركب على بكر لتسهيل حركته .

- **المخاطبة :** هو رباط القارية الخشبية أعلى الصاري في الجسطمان في مقدمة المركب وهذا الرباط من الحبال المتحركة على بكر إثنان منها في الجسطمان والآخر في القارية .
- **اللوحة :** هي المرسى التي تستخدمها المراكب عند عبور العجور بين ضفتي النهر لنقل الناس والبضائع والمواشي وغير ذلك وهي بذلك مرافقة للموردة .
- **البوصقة :** تطلق تلك التسمية على حمولة أي مركب كما تطلق على سعتها وهي بذلك تشمل ما يمكن حمله في عتابر المراكب .

- تضمنت الوثائق أسماء لتجهيزات وأنوات تم تفسير الفكر الأكبر منها على النحو السابق بالاستعانة بمجموعة من الرويسا المشار إليهم في مقابلات أجريتها معهم في تواريخ مختلفة تقع في شهري أغسطس وسبتمبر عام ١٩٩٨م وذلك لطبيعة هذه المصطلحات باعتبارها من مصطلحات التوتية الخاصة المتعلقة بتلك الحرفة ولم نعن برصدها فقط وإنما لتفسير طبيعة كل مصطلح وأنواعه والوظيفة التي يقوم بها في المركب سواء باعتباره جزءاً من الهيكل أو من التجهيزات .
- غير أن عدداً آخر من المصطلحات لأسماء أنوات وتجهيزات لم نتمكن من تفسيرها ويبدو أن أسماءها تغيرت أو استحدثت أنوات حلت محلها ولذلك أثرنا عدم ذكرها ودليل ذلك ما أوردها على لسان مجموعة الرويسا الذين رجعنا إليهم من مترادفات الشيء الواحد وما يبدو أنه تكرر في بعض الوظائف لأكثر من تسمية .

ثانياً وثائق لم يمسق بشرها

(الوثيقة الأولى)

١ - النص .

(في يوم السبت المبارك سابع عشرين شهر جمادى الثاني من
سهر سنة ١٠٥٣ هـ ، لدى مولانا الحاكم المشار اليه بمحضر الكتخت ،
نحر الاعوات المغربيين عدة الكبرا المغممين الأمير محمود أعات
نرسيل سلطانية حلا زيد قدره وفخر امثاله الأمير بنير الكتختا يساجل
مصر القديمة والزمي حسين العرب المعين للمركب الزهيري الاتي ذكره
فيه عن مستحفظان قلعة مصر المحروسة جامكينة اوضهاش عتلميه ثلاثة
في بلوك احدي عشر ايشهد عليه الرايين محمد المدعو جلبي بن أحمد
عرف بريال الشيرلسي شهوده الاتهاد الشرعي وهو بالصمصا المعشيرة
شرعا انه تسلّم في يوم تاريخه جميع المركب الزهيري الصغير البرروي
المعروف برياسة الرئيس عانور سابقا وجميع ما فيه من تعبده والآلات
وهي صاري شوح كبير واربعة عشر طرف بجميع كلاته وفرقاتها
وبرطوس واحد وقلع كبير وثلاث قرايات كبار مقدمين وموخرين وثلاث
جصطمانات ادهم مشقوي قدّم للبرقي فكتار شوحبار شوح مفرد
وحصطين شوح واحد وقديم زرزوري واحد وثلاثة اقاطير حلفاد ملنوي
وجوزين اثنين زرزوري وجوزين اثنين بغير حبال فيهم وزوج قنسات
مذبوحة وزوج نوايس فادار والنصاري الكبير المذكور أعلاه والنبان
والاباير وملنوي خمسة كمنة معدة لذلك ونغريط للغارية الكبيرة من
النقب واحد وقطعة أبأير واحدة وعويل واحد ومهدات اثنين ومعين واحد
وزرزوري وبازيه واحدة وعويل واحد وملنوي وصقالفة بر واحدة
ومرساتين من الحديد كملتين الأسنل عشرة مجاديف واحدي عشر
مدراة منهم واحدة مكسوة ولفة للزهيري المذكور كاملة الحديد وهو
كامل للعدة والآلة والأطراف ومجاري الريح على البعدة مسعود الجوبين
مغطى جميع الأخفاف مدومس سفلا وعلوا وبه ايضا عدة قباصة التبّع

وهي قلع قرون وصاري صغير وقريتان إثنيتان مقدم ومؤخر وشسوحين مقرنين لها وصقالة بر وبقة لها كاملة الحديد كل ذلك أيضا بالزهيري المذكور لقياسة المذكورة وجميع خمسة ملوبات للحب وكيلتين للحب وربعين معدين للكيل وختمين للحب وقصعة كبيرة وجنيزر صغير وجميع ما في الزهيري المذكور من صحونه نوانسة وجميع تبعه القياسة الميطوب للزهيري المرفوم يتبعه للمسفر مقبلا ومبحرا صالح لذلك بجميع ما يحتاج إليه الحال مما ذكر أعلاه تسلم ذلك كله الرئيس محمد المدعو جلبي المذكور تسلمها شرعيا وصار ذلك بجميعه في تسلمه وعهده نجهة السلطنة الشريفة وعليه الحفظ والصون لجميع ما ذكر في أعلاه من الزهيري المذكور والقياسة المرفومة وما شرح فيه من العدة والآلات والخيال والأطراف والشحيد المرفوم ذلك كله أعلاه أسوة أمثاله في ذلك إسهادا شرعيا صدر بحضور المذكورين أعلاه وبحضور الشيخ العسيدة شمس الدين محمد القلي الكاتب على الرؤات بساحل مصر القديمة والمعلم حسين المعرف بالشؤون العامة وإطلاعهما على ما تسلمه الرئيس المذكور من ذلك كله الإطلاع الشرعي وثبت الإسهاد بذلك كله لدى مولانا الحكيم المومي إليه أعلاه بشهادة شهرده ثبوتنا شرعيا وبه شهد وجرى في تاريخه .

كاتبه: عبد الرحمن الحنفي أحمد بن خضر الوفايلي

٢- مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمة الشرعية - سجل رقم ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـ - ١٠٥٦هـ وثيقة رقم ٦٧.

٣- ما يستفاد من النص :-

- رصدت الوثيقة لتوعين من المراكب هما المركب الزهيري والمركب من نوع القياسة وتجهيزاتها والآلات المستخدمة فيها ومعظمها تم شرح طبيعته وأهميته والبعض الآخر لم نجد له تفسيرها ربما لاختلاف التسمية وشيوع أخرى محلها .

هذان المركبان من المراكب التي تمتلكها الدولة (مراكب السلطنة الشريفة) وقد عرضت الوثيقة بأسلوب تشغيلها من خلال إسناد ذلك لأحد الرؤسا وتسلمه بشكل رسمي لكل ما بها من أدوات ومسؤوليته عن حفظها وكذلك للجهات المشرفة على ذلك وهي (أغوات الرسائل) والجاويش الذي عليه أن يصطحب المركبين في عملهما في نقل الحبوب السلطانية .

بعض الأفراد الذين يشتركون في عملية تسلم الرئيس للمركبين وتسجيل ذلك وهما الكاتب الذي يسجل ما في المركبين وفق قائمة على الطبيعة ويكتب ذلك لكي يكون جهة على الرئيس (الكاتب على الزهونات) ثم أحد المسؤولين العاملين بالشؤون السلطانية باعتبارها جهة مخبة بشكل أساسي بالمراكب السلطانية (المعروف بالشؤون العامة) .

(الوثيقة الثانية)

١. النص .

لدى مولانا الشيخ شهاب الدين المالكي ايدى الله ابراهيمى هلال بين
 شرايين المراكبي على الرايس علي بن خطاب انه يستحق بذمته مبلغاً
 وأقره من الذهب الشريفي ثلاثة دنانير وأربعة وعشرين نصفاً لجرة مثله
 في سفره بحرياً بمركب المدعى عليه المذكور عن سبع مرات ذهاباً وإياباً
 من ثغر رشيد إلى ثغر صباط ومن ثغر صباط إلى بولاق ومن بولاق إلى
 ثغر رشيد وأن لجرة مثله في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً دينار شويحي
 ويطالبه بذلك وأنه سأل المدعى عليه المذكور اعلاء لأجابه بأن المدعى
 المذكور يسافر معه بحرياً بمركبه أربع مرات ذهاباً وإياباً وأن لجرة مثله
 في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً أربعة وستون نصفاً فلم يصدق المدعى
 على ذلك فطلب منه البيان عن ذلك فاحضر كلا من الرايس علي بن
 فضالى والرايس خير الدين بن أحمد المكلوي والرايس شرف الدين بن
 حسن وسألهم الاشهاد بما يطمون في ذلك فيشهدوا بأن لجرة امثال
 المدعى المذكور عن كل مرة ذهاباً وإياباً دينارين شهادة شرعية مقبولة
 بالطريق الشرعي بعد تزكيتهم في شهادتهم المذكورة بها كل من الرايس
 سليمان بن موسى والرايس محمد بن محمد العربي التزكية الشرعية
 المقبولة شرعاً والزم المدعى عليه المذكور للمدعى المذكور بدینارین
 شريفي التزاماً شرعياً وأمر بدفع ذلك للمدعى المذكور ثم طالب المدعى
 عليه المذكور المدعى أنه يستحق بذمته مبلغاً قدره تسعة وثمانون نصفاً
 على ماتبين فيه أنه ثمن ظهر غزالي خمسة وعشرين نصفاً وما دفعه له
 عن ثلاث مرات أربعة وخمسون نصفاً وكامل ثمن مركب جلد أحمر بالي
 ذلك منه عشرة انصاف ويطالبه بذلك فأجاب بالإقرار في ذلك فطلب من
 المدعى البيان على ذلك فالتمس بمين المدعى المذكور فحلف على ذلك
 بأية العليم الشهادة الجامعة لحلف الشرعي على ذلك ثم بعد ذلك دفع
 الرايس علي بن خطاب المذكور تحت يد هلال المذكور الدينارين الشريفي
 المذكورة الملتزم بها جميع ملف حرير بحواشي أصفر رضى شرعياً

مسلماً بالطريق الشرعي وجرى ذلك وحرر في تاريخ أعلاه وحسبنا الله
ونعم الوكيل -
شهوده

٢- **مصدر الوثيقة :** محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة
١٠١٠هـ وثيقة رقم ٥٨٩.

٢ - ما يستفاد من النص .

- أسلوب عمل النوتة الإجراء وطريقة تعاملهم مع الرئيس.
- رحلات المراكب للمسافر الطويل والعمل في أكثر من مكان بغض
النظر عن منطلق المركب الرئيسي .
- إجراءات التقاضي في حالة الخلاف بين أصحاب المراكب والأجراء .

(الوثيقة الثالثة)

٩- النص .

(لدى الحاكم العنفي تصديق المحترم الحاج علي بن المرحوم علي المعروف باباب أخاة الرسائل السلطانية ببولاق المزبورة مع الحاج صمد الرحمن بن الحاج علي شرويدة الرئيس ببحر النيل المبارك وهما معروفان لشهوده تصانفاً شرعياً في كمال صحتها ومصلحتها وطواصتهما واختيارهما وجواز الإشهاد عليهما شرعاً من غير إكراه ولا إجبار علي أن أخر ما يستحقه الحاج علي المرقوم بذمة الحاج صمد الرحمن المزبور مما قلوه عنه بإنه لغر الأُمرا الكرام وعمدة الكبرا الفخام ضابط الأموال السلطانية بديوان مصر المحروسة المقر الكريم العالي والكوكب المنير المتكالي جامع مفكر المفكر والمعالّي الأمير يوسف القدي فترداد مصر المحروسة سابقاً وأمير اللوا الشريف السلطاني بمصر أيضاً دامت معانته وقدره من الغضة العجيبة الأوصاف أربعون ألف نصف فصة القدر الذي يستحقه حضرة المشار إليه الحاج صمد الرحمن المزبور عن أجرة مركب صلب محمل ستمائة رديب في مدة أربع سنوات غايتها غاية شهر ذي الحجة الحرام ختم سنة تاريقه أنلاه بعدما وصله علي يد الحاج سليم أبو فرش عن أجرة خشب وقدره ما أربعمائة وخمسون نصف فصة وبعدهما قبضه وقدره تسعمائة نصف فصة وبعدهما حاسبه من أجرة خشب حمله له وقدره ألف نصف ومايتا نصف وبعدهما تحاسب به عن أجرة طريق الأسبوطية وقدره تسعمائة نصف وأجرة طريق جرجا وثمان الفول المشتري لحضرة المشار إليه وقدره تسعمائة وثمانية وثمانون نصف فصة وأجرة طريق النيل علي يد أخيه الحاج سليم المزبور وقدره ألف ومايتا نصف وعربون في بنسي حيدر وقدره تسعمائة نصف وبعدهما ما قبضه في يده وقدره تسعمائة نصف وأجرة طريق منقلاوط علي يد أخيه أبو سليم المذكور وقدره مايتا نصف ، ومن الأمير فرهاد جانويش علي يد أخيه الحاج أبو سليم المرقوم وقدره ألف ومايتا نصف ومن ثمن الشعر المشتري من الأمير أحمد كاشف الشرقية وأجرة المركب من ناحية البحيرة وقدره ثمانمائة وسبعة وستون نصف فصة وثمان الفول من مركب أبو النصر العوي علي يد الشيخ خليل

وأحمد السفولي بموجب قائمة وقدره ألف وخمسمائة نصف وأجرة طريق وقف الأثريفة التي على يد أحمد السفولي المزبور بموجب قائمة وقدره ثلاثة آلاف وستمئة وثماتية وستون نصف وأجرة طريق بني هلال وقدره ألف ومائتان وخمسون نصف وأجرة طريق التل ثلثي مرة تسعمائة وأجرة طريق بني سويف على يد أخيه المزبور وقدره سبعمائة وخمسون نصف وأجرة طريق شرق أطفح من محمد أرنوط الكثاف سابقاً وقدره ستمائة نصف فضة وبقي أجرة حمل التين على مرتين من ميت يره وإلى شبرا الخيمة وقدره سبعمائة وثمانون نصف وأجرة حمل المصمم لحضرة المشار إليه من ناحية الخرفانية إلى يولاق المرقوم وقدره ستمائة نصف وبعضا حاسبه الأمير على المزبور بما على نعمة ولده الشمس محمد الحاضر معهما وقدره ألف وثلاثمئة وخمسون نصف فضة وهو القدر اللازم نعمة محمد المزبور للحاج عبد الرحمن عن ثمن إحدى وعشرين قطعة خشب وصاري وقارية خشب المبتاع ذلك من عليه قبل تاريخه اعترافهم بذلك لشهوده وبعد كل قبض وحساب بدينه صدر منها في ذلك التاريخ ما جملته من الأتصاف العديدة بمئة ألف نصف استحقاقاً شرعياً على حكم الذي شرح وتصادقاً على ذلك ونسباً خارجاً عما هو تحت يد الحاج عبد الرحمن المزبور للحاج على على طريق العارية الشرعية وهو شطب حديد بأربعة أسنة زينة بالأمسوطى مائة وتسعون رطلاً بتصادقهم على ذلك التصديق الشرعي وصديق ذلك ولد الرئيس عبد الرحمن المرقوم هو المحترم على وإطلاعة على ذلك وتصديق عليه هو ووالده المزبور للحاج على المرقوم في القدر المتصاف عليه في الغرض والمال والحالات الميت المعهورة شرعاً وبالأذن الشرعي المقبول وتصديقوا على ذلك ثم أقر الحاج على المزبور وهو بمفرده فريق والرئيس عبد الرحمن وولده المزبور وهما فريق الأقرار الشرعي أن الحاج على المرقوم لا يستحق على الرئيس عبد الرحمن وولده وهما لا يستحقان عليه ولا على ولده محمد ولا على ولده الشيخ منصور ولا على أخيه الحاج سليم المزبور ولا على أحد من جماعته واتباعه بسبب ذلك ولا بسبب غيره من سائر الأسباب كلها حتماً مطلقاً ولا استحقاقاً ولا دعوى ولا فضة ولا ذهباً ولا فلوساً نحاساً ولا

قماشاً ولا قرصاً ولا قبضاً ولا وكلاً ولا كثيراً ولا قليلاً ولا حقيراً ولا حقاً من سائر الحقوق على الإطلاق ولا مالا من الأموال على العموم والشمول والاستغراق ولا نسياناً ولا ذمراً ولا جهالة ولا حساباً ولا غطاً فيه ولا علقه ولا يميناً بالله سبحانه وتعالى ولا شيئاً قل ولا حل مما سلف من الزمان وإلى تاريخه سوى الفخر المتصالح عليه أعلاه ضمناً على الحكم المشروع وبغير زائد وعلى أن على الرئيس عبد الرحمن وولده المحترم على المزبور بقيامه للامير يوسف بك المشار إليه بأجرة المركب المزبور المعلومة لهم شرعاً على جاری العادة من أول سنة سبع وخمسين وألف متضامنان متكافلان له في ذلك في الذمة والمال والحالات المنة وعليهما حمل الرميالة والتعريف على العادة وحمل خدمة المشار إليه وخدمته بالمركب المزبور في زمن حير النبل المبارك من غير أجره وتصانقوا على ذلك وثبت بالإشهاد عليهم لدى مولانا الحاكم المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً وحكم بموجب ذلك حكماً شرعياً وأشهد على نفسه الكريمة بذلك وبه شهد في ثامن عشرين شهر ذي القعدة الحرام من شهور سنة ست وخمسين وألف ، كتابة .

الشيخ حسن ورقفته الشيخ صر الدمنهري

٢ - **مصدر الوثيقة** - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ هـ إلى ١٠٥٦ هـ

٣ - **ما يستفاد من النص**

- امتلاك كبار الأمراء ورجال الأجهزة الإدارية للمراكب وإدارتها بواسطة وكلاء عنهم يتعاملون مع الرويسا الذي يقومون بالعمل عليها ويتعاصرون معهم .

- جر المركب بحسب أحياتا بحسب ما ينقل عليه من البضائع وحجمه وأحياتا أخري بحسب البعد المكاني مكان لأخر .

- تحول نظام التعامل بعد المحاسبة إلى استئجار المركب وتحديد مسئولية التكاليف بنقل الحبوب الرميالة ونفع الضرائب (التعريف) .

- إضافة إلى بعض الالتزامات الأخرى والتي تعهد المستأجر بمسئوليته عنها

-- نظام توثيق التحاسب ورقفته .

(الوثيقة الرابعة)

٩ - النص

(ندي مولانا الحاكم الحنفي المشتري فخر الأماجد مستجمع المعامد
لجناب الكريم العالي الأمير يوسف جوريجي طايفة عزبان قلعة مصر
المحروسة المتحدث على حطب مطبخ الديوان المسعد القاطن بمصر
القديمه يملك لنفسه من بايعه هو فخر امثاله الفخام بشير بن محمد بن
المرحوم أحمد جوريجي البواب بخدمة مولانا الوزير المظلم بمصر
المحروسة حالا فباعه عن نفسه وبطريق التوكيل الشرعي عن فخر
الأقران المكرم الشمسى محمد بن المرحوم يحيى الترجمان بخدمة مولانا
الوزير المشار إليه الثالث توكيله عنه في خصوص ما سينكر فيه ندي
فيه ندي مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه ما هو جميع الحصه التي
قبرها النصف اثني عشر سهما من اصل أربعة وعشرين على الشيوخ
في كامل المركب القباية التي بمسنة محمل ثلاثمائة وخمسون أردب
ونظر ذلك من عتدها وانها الصالحة بها للإقلاع والاتجار الموضوعه
بجور النيل المبارك المعطوم ذلك علمه عدهم الطم الشرعي انفا
للجهالة شرعا والجاري النصف المتبايع في ملك البايع وموكله المرفومان
اعلاه والثابت ملكهما لذلك وقبض ثمنه بالطريق الشرعي بشهد لهما
بصحة ذلك الحجة الشرعية المسطرة بباب الجامع الطولوني سنة تاريخه
أنناه وبالتصديق على ذلك اشتراء صحيحا شرعا ونهايا لازما مرصا
صدر عنهما بالايجاب والقبول الشرعيين بثمان قدره عن ذلك من الفضة
الاتصاف الحدية أربعة آلاف نصف فصة ثمنا حالا مقبوضا على ما بين
فيه ما هو بيد البايع المرفوم ألفا نصف ثنتان من ذلك وما هو بيد
الرايس محمد بن علي الابياري البايع لذلك أولا الحاضر معهما بالمجلس
ألفا نصف ثنتان باقى ذلك المائون له في ونفع ذلك من قبله قبضا شرعا
بتمام ذلك وكماله باعترافهما بذلك الاعتراف الشرعي واعترف المشتري
المشار إليه بتمام ذلك لنفسه ذلك تسلما شرعا بعد النظر والرضي
والمعرفة والاحتاطة لذلك علما وخبرة نافيين للجهالة شرعا وتصانفا على
ذلك ثم بعد ذلك أقر الأمير يوسف جوريجي المشتري المشار إليه للرايس

محمد المرقوم أعلاه فاستأجر منه جميع النصف الميتاع المرقوم من المركب المرقومة أعلاه لمدة سنة كاملة وشهرا وليلها ثلاثة عشر شهرا تمضي من مستهل شهر ربيع الأول سنة تاريخه إنهاء بأجرة قدرها عين النصف الميتاع من الفضة المذكورة أعلاه للغان وخمسمائة نصف يقوم بها المستأجر المرقوم للأخير يوسف المشار إليه دفعات متفرقة إلى غاية المدة المذكورة لقيام الشرعي لجارة صحيحة شرعية مشتملة على الأجنب والقبول والتسلم والتسلم الثمريين على الوجه الشرعي وثبت الاتهاد بذلك كله لدى مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتا شرعيا وحكم بموجبه حكما شرعيا وأشهد على نفسه التريمة بذلك تحريرا في خامس عشر شهر صفر الخير سنة ١٠٩٢ هـ وحسبنا الله ونعم الوكيل ،

الشيخ مصطفى الرفاعي الشيخ أحمد الصبوني

٢ • مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمة الشرعية ١٠٥ لسنة ١٠٩١ هـ إلى ١١٠٨ هـ .

٣ - ما يستفاد من النص

- استثمار مخازن مختلفة الرتب والمكانة العسكرية والإدارية بحسب امكانياتها في المراكب .
- المشاركة في امتلاك المراكب مع الرويسا وارتفاع نسبة العائد الممثل في قيمة الإيجار منسوبها منسوبها إلى الثمن الكلي في مدة ثلاثة عشر شهرا .
- نظام التوكيل في البيع والشراء والإيجار والاستئجار .

(الوثيقة الخامسة)

١ - النص

(لدي سيدنا ومولانا الحكم الشرعي الحنفى وفخر الأغوات المكرمين
وعدة الكبراء المخلصين الأمير رجب آغا أمين العساكر والمتحدث على
المراكب السلطانية الجارية فى ملك السلطنة الشريفة خلد الله تعالى ملك
مالكها أشهد على نفسه كل من المحترم الرئيس شهاب الدين مراد
والمعلم عشور الوحش ويوسف عليان والحاج خضر بن عبد الله
الأكترادى والحاج جيمى ابن شجانه الألفى والرئيس عبد القلى ابن
محمد طاهر وأخيه الرئيس منصور والرئيس بدر الدين ابن الرئيس خير
العيسى الحمياطى والرئيس رضوان ابن عبد الحليم والحاج حسين ابن
راضى العيسى الرئيس كل منهم بالمراكب السلطانية ببحر النيل المبارك
شهوده الاتهاد الشرعى وهم جميعا بحال الصحة والسلامة والطواعية
والاختيار وجواز الاتهاد عليهم شرعا أن لاحق لهم لأحد منهم ولا
استحقاقا ولا طلبا قبل الأمير رجب آغا المرفوم أعلاه بوجه من الوجوه
ولا بطريق من سائر الطرق الشرعية بسبب ما القيضه له وما يأتى
فبعضه منهم من العوائد العرفية والعادات القاتونية الجارية بها العادة
والقانون السلطاني عن المراكب السلطانية عما يتعلق بتسليم كل مركب
من المراكب المذكورة على جاري عائلتها المعلومه عندهم المعينة بينهم
المشهوره وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مادة اردب من
الفتح وعما يتعلق بكل مركب من العادة والقانون فى ذلك على جاري
عادة الخالية وغالية الخالية وما قبلها بحسب العادة القديمة بالرضا
والتسليم والشراح الصادر من الجانبين من غير زيادة من العوائد المقررة
المعروفة المعمول بها بغير ظلم ولا إجحاف ولا أحداث سنة فى ذلك وإن
ذلك صدر بالتوافق والتراضى من الجانبين اتهادا شرعا من غير رجوع
فيه ولا فى شئ منه على الأمير رجب آغا المذكور أعلاه وقبل ذلك منهم
لنفسه القبول الشرعى وصدق على براءة ذمتهم من جميع العوائد
المرفومة المعروفة عندهم شرعا بسبب المراكب المذكورة وما يتعلق بها
مما شرح فيه أعلاه على الوجه الشرعى المرفوم لفناء البراءة المشروعة

وتصادقوا على ذلك تصادقاً شرعياً وثبت الإشهاد عليهم بذلك لدى مولانا
الحاكم المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً معتبراً محرراً
مرعياً وبه شهد بما جري في تاريخه شهوده .

٢ - **مصدر الوثيقة :-** محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٠ لسنة
١٠٥٣ هـ إلى ١٠٥٦ هـ وثيقة رقم ٤٠٢ .

٣ - **ما يستفاد من النص**

- الالتزام من الباطن أحد أساليب جمع الضرائب مثله مثل التوكيل قسري
جمعها وفي هذا النص وكيل أمين الشؤون السلطانية يفوض بعض الرؤساء
في جباية الضرائب والعادات المقررة .

- طبيعة تلك العادات والموالد والتي تكلفها المراكب لمصلحة أوجاق
عزبان والتي تساوت فيها المراكب السلطانية مع غيرها من المراكب
على بن حسن بن أبي السعود .

(الوثيقة السادسة)

١ النص

(حضر بمجلس الشرع الشريف قنوة الأماندة والأعيان عمدة الكبرا نوي المجد والشان ابراهيم أغا أمين الرسايل زيد قدره وأنهى أنه في يوم الاثنين في تاريخه قبل وقت الظهر أُرسي بمراكبه علي ناحية منية أبي عبد الله من القليم النقهلية بقصد كتابة المراكب المراكب المجهزة للقلال السلطانية فتعدي اهالي الناحية المذكورة وفرحوا عليه وعلي جماعته بمزاريق ونيابت كانت بأيديهم وضربوا بعض جماعته وجرحوا البعض منهم بالمزاريق ومنعوا منه ثلاثة مراكب كانت مستحقة لكتابة الرسايل والتسليم الكثيف علي رجل مجروح من جملة جماعته المجرحين يدعي الناصري محمد بن محمد الينكوري فاجيب لذلك وكشف علي المجرورح المذكور فوجد بوركه اليمين جرح وهذا ما انظوره الكشاف وما يملئ الثمان ولما تم الحال علي هذا المنوال كتسب ضبطها للواقعة عند الطلب والسؤال وجري ذلك في اليوم المبارك المسابع من شهر صفر سنة ١٠٥٣ هـ .

٢- مصدر الوثيقة : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢

- ١٠٥٣ هـ في ٣٠ .

٢ - ما يستفاد من النص .

- دور أمين الرسايل وهو نفسه أغا الرسالة في التجول في نهر النيل وتسجيل المراكب للتكليف بنقل حبوب الرسالة وصحبته جنود وأتباع لتنفيذ ذلك .

- رد فعل الأهالي إزاء ذلك يكشف كيف كانت كتابة المراكب وتسجيلها للتكليف بالرسالة أمرا مكروها ومبغوضا استدعي هذا التصرف الطوى من الأهالي .

- يمثل تاريخ الوثيقة سنة ١٠٥٣ هـ / ١٦٤٢ م تاريخا مبكرا لتحول الرسالة إلى غرم كبير لحركة المراكب حيث الشائع أن ذلك في أواخر القرن ١٧ وطوال سنوات القرن ١٨ الميلادي اعتمادا علي كتابات المؤرخين

(الوثيقة السابعة)

١ النص

(لذي نبيع الإسلام بمصر وقوة الأمراء الكرام والكبراء الفخام صاحب
 القدر والاحتشام والمقر العالي الأمير إبراهيم بك تقيتدار مصر
 المعروفة والمعروفة العالي الأمير حسن تابع الأمير إبراهيم بك المنصور
 وغيرهم ممن يطول ذكرهم صدر التوافق والتراضي بين إختيارية طائفة
 مستحفظان وإختيارية طائفة عريان على أركل الحواشي والمظالم النسي
 على باب الشؤون وعلى باب البحر وعلى باب طرسانة وكمال حمامات
 المركب قبلي وبحري مغرور ويطال لهما قبل تاريخه صدر التوافق
 والتراضي بين الأمراء والأغوات والإختيارية في السبع بلدات على أركل
 من كان يحمل غلة من الملتزمين المطلوبة لأهالي الحرمين الشريفين
 فاته وسلمها كيلا وعيا ويحضرها ويأخذ اجرة الغل من جهة الميري
 يولاي بالحجة المجرة قبل تاريخه وأن يكون على كل مركب من قبلي
 وبحري لوجاني مستحفظان تحت جرتهم ولوجاني عزين تحت جرتهم من
 عزوية وعطية وجوزجية وريسا وغير ذلك على ما يبر على المركب
 الكبيرة عشرة دناتير زر محبوب وما هو على المركب الوسيطانية بسنة
 دناتير زر محبوب وما هو على المركب الصغير أربعة دناتير محبوب من
 غير زيادة على ذلك وعلى أن يجعل شقصان من وفاق عريان يقبض
 المطلوب من مالها وشقصان من طرف وفاق مستحفظان يكون كتابا
 ويحيط ما يتحصل من المركب المذكورة وعلى أن يوزع ما يتحصل على
 كل سفر للمراكب المذكورة بحق الثلث والثلثين وعلى أن يجري بذلك على
 حكمه من الآن ولا أحد يقارض ولا يتعرض لحماية مركب لجهة الوجدانيين
 المذكورين على اعلى المشرح وعلى أن لم يحصل هؤلاء من طريق
 الدولة بأعنة في إعطاء اجرة شح من جهة الميري كله ألا تعاقب
 الشفان ولم يحضر الملتزمين ويرجع كل شيء للأصل فيكون كل واحد
 عليه جرتة ويكون قبض الدراهم للمراكب طبقا للاتفاق في يوم تاريخه
 ورفع التوافق والتراضي للشريعين ..)

٢- مصدر الوثيقة :- السجل الأول من سجلات الديوان العالي
للسنوات من ١١٥٤هـ إلى ١١٥٧هـ ص ٦٧٦.

٣- ما يستفاد من النص .

- شيوع الحمامات والمغارم بمباركة الأوجاقات وتزايد تنافسهم عليها
وارتباط رفع تلك بتراضيهم على نسب محددة من الرسوم وليس الرفع
الكلي لها .

- تراجع الضغط الإداري في ظل غلبة الأوجاقات وانصرافها الى الأعمال
الإدارية والسعي وراء النفوذ وتغريبها للدور العثماني لواجب اتخاذ .

- تراجع نفوذ أوجاقى لعربان في واحد من أهم ميادين نفوذه وهو امتاسة
البحرين والرسالة والشئون لمصالح أوجاقى مستحفظان مع ملاحظة ان تلك
الفترة على ما هي عليه كانت تمثل عودة الروح لعربان في فترة رضوان
كتلدا الجلفي ومرحلة اتفاق مؤقت بين الأوجاقين .

(الشيخة الشافعية)

١. النصي .

(لدى متوليها الحكم الشرعي الحنفى فخر الأعيان صدة ذوي المجد والشان الجذاب العالي الأمير على أغا أمين الخير الشريف السلطاني بمصر القديمة حالا دام بقاءه أشهد على نفسه المجتزم الرايس جاد الله بن على سلمى الملاواني الرايس ببحر النيل الميسرك شهوده الإسهاد الشرعي وهو باكمل الأوصاف المعتمدة شرعا من غير إكراه ولا إجبار أنه تسلم بيده في تاريخه من الأمير على أغا المشار إليه أعلاه تنكيرة التفسير المكتنية بباب أغاة الرسائل بالقاهرة المؤرخة في غيرة شهر تاريخه أثناء المعين بها حمل الخلال من ولاية الأثمونين بالوجه القبلى على مركبين لفخر الأعيان صدة ذوي الشأن الجنياب الكريم الأمير سليمان جورجي طابطة مستحفظان قلعة مصر المحروسة وهما رئيسة الرايس عثمان السروي والرايس جاد وفرد ذلك من الخلال الطيب السلام من الحبيب ألف وخمسمائة وخمسون أرنبا بموجب التحويل السلطاني في سنة ألف وأربعة وستون الفراجية لجهة الخير المرفوم للمكتب حملها قبل تاريخه على الأمير على أغا المومى إليه أعلاه ، ورضى الرايس جاد إليه المرفوم بجمال ذلك عنه على ظهر مركبه وقبض ذلك من الولاية المذكورة الثلاثين من الفصح والثلاث الباقي من الحبيب وإحضار ذلك على كرتين في العنية المذكورة وإرسال ذلك بلكيل المرفوم في الخير مسن غير اجمال والخروج من عهددة ذلك لجهة الخير المرفوم من قبل جملة الخلال المكتنية على مركبه من باب أغاة الرسائل المشار إليه أعلاه وعليه المصاريف اللازمة بالوجه القبلى عن حمل الخلال المكتتب على المركبين المذكورين أعلاه وساجل الخير المرفوم حكم القوتين السابقة وله في نظير ذلك لجرة حمل ذلك على جهة الخير المرفوم حكم القوتين السلطانية وعلى الأمير على أغا المشار إليه عوايد السكر وعوايد ساجل أغاة الرسائل وعوايد الخروية ونحو ذلك وليس على الرايس حسب الله المرفوم أعلاه حسبما توافقا وتراضيا على ذلك وعلى الرايس حسب الله إدخال الخلال والخير المرفوم على الحكم المرفوم بتمامه وكماله بالغا ما

بلغ وتصادقاً على ذلك وثبت الإشهاد بذلك لدى مولانا الحكيم الشرعي
المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً تاماً معتبراً تحريراً مرعياً
واشهد على نفسه الكريمة مولانا الموصى إليه شهوده في سابع شهر
جمادى الأولى سنة خمسة وتسعين وألف وحسبنا الله ونعم الوكيل ،
محمد بن عبد السلام صديق المصطفى أحمد أصالة

٢- **مصدر الوثيقة :-** محكمة مصر القديمة للشرعية سجل ١٠٥
لسنة ١٠٩١هـ - ١١٠٨هـ وثيقة رقم ٧٥٧.

٣- ما يستفاد من الوثيقة -

- الجهات المسئولة عن استحضار واستيفاء الحبوب والغلال من جهات
الالتزام بها إلى الشؤون السلطانية بمصر القديمة وألية التعامل
الإداري لنقل تلك الحبوب .

- أسلوب النقل من الباطن حيث يتعاقد أحد الرويسا لنقل الحبوب
المقرر نقلها كتكليف بالرسالة بينما تعمل المراكب المقرر بذلك عليها
أصلاً في النقل التجاري .

- الالتزامات المتبادلة في حالة النقل من الباطن على الرابض الذي
تعاقد وعلى المسئول الأصلي عن نقل الحبوب .

- أنواع العوائد والرسوم والجهات المستفيدة منها .

(الوثيقة التاسعة)

١٠ النخس .

(ورد لزمان شريف واجب القبول والتشريف من حضرة مولانا مصطفى باشا كلال مصر المحروسة حالا خطبا لأمين العسكر والنظار ويان ميلشر وأغت الرسالة ، بمعرفه الأمر وأغوات الهلكات واختيارية السبع أوجافلت الموزع في مبيعة وعشرين من شعبان سنة ألف ومائة وثمانية وستون ، أن من العوايد القديمة عادة للعسكر الشريف عن السفارين وعلى السفارين المصافاة كل سنة

٩ فضة - عن سفارين المصري بعد اخذ الحق من الصغير

الشريف كل مبلغنة ٣٤ فضة

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه البحرى كل مركب ١٨ فضة .

وما هو عادة والى البحر بالوجه البحرى عن سفارين المصافاة كل مركب

٧٣ فضة .

وما هو عادة وجال عزيان بالوجه القبلى عن كل مائة أردب ١٤٤ فضة .

وما هو عادة مركب العرض بالوجه القبلى باسم نوابع أغاة الرسالة تحت

كثقة أغاة الرسالة فى كل يوم ١٠٠ فضة .

وما يقبض الحملة من غلال المبيع بالساحل كل أردب فضة واحدة .

يقبض عن كل مركب ٣٧ فضة .

- الغلال الذى يأخذوها الرعاية على كل ما به أردب الكيال واللواح ٥٠

فضة ١٠ .

لملتزم الحملة على كل مركب وبة قمح .

ومطوم الأسفالة كل مركب ١٠ فضة

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه القبلى بمصر وسواك كل

مركب ٢٢ فضة .

البراقى فى كل سفينة ١٤ فضة .

وعن مرابك الصيادين كل قارب ٤٣ فضة

وعن مرابك الخلاص ٧٥ فضة

وما هو عاتق حواله غلال برى باسم كنيع للوزير عن السفارين البراقى كل

مركب ١٤٦ فضة .

وأما مراكب الرسالة

معاف

وما هو عادة الكيالين والتواحين لخلال المنتزعين

الكيال والتواحي

٣ قضية عن الماية اورد ١٠ قضية عن الماية

وكامل ما كان زايد من الحوادث والمظالم يطال والحذر ثم الحذر والمخالفة من الشيطان تحريرا في عشرين شعبان سنة ثمانية وستون ومائة والى .

٢ - مصدر الوثيقة :- محكمة مصر القديمة سجل رقم ١٠٩ لسنة

١١٦٠ هـ إلى ١١٦٨ هـ - وثيقة رقم ٨ .

٢ - ما يستفاد من النص :-

- لا تتم أية اصلاحات ضرائبية إلا برضى رجال الأوجافات .

- اتساع وتنوع دائرة الرسوم والعوائد قوائم الضرائب والجهات المنتفعة

بذلك

- يمثل النص على اتساع ما تضمنه وما أقره من أخطاء ورسوم رعاة

للحوادث والمظالم للمساهمة بما يوحى بفراحة ما تعرضت لسه المراكب

والقوارب من تعنت ضريبي واهزاز

(الوثيقة العاشرة)

١ - النص

(سبب تحرير حروف وموجب تسطير صنوف هو أنه بمجلس الشرع الشريف الأزهر ومجلس الدين المنيف الأتور بمدينة بمنهور البحيرة أهلها الله تعالى وشرفها لما ورد إليهم لدى الشريف الوارد من الديوان العالي من حضرة الوزير الأعظم والمشير المفخم والدستور المكرم مدير جمهور الأمم ناصف المظلوم ممن ظلم حضرة كلال المملكة الإسلامية بالندسار المصرية والأقطار الحجازية دامت سيادته وأبنت أحكامه وأجرى المسد التوفيق إياه إلى يوم الدين إلى فدوة الأمر الكرام عدة الكبر الفخلم صاحب العز والاحتشام والقدرة والمجد والشان المقر الكريم العالي على بك حاكم ولاية البحيرة حالاً دام عزة ومجده وقدره وإلى عدة الكبر الفخام المقر العالي حضرة الأمير سليمان بك حاكم ولاية المنوفية حالاً دام عزة ومجده ومولانا فخر الأماجد الجباب العالي أحمد جورجي كمشان بولاية البحيرة والجانب العالي الأمير عثمان جورجي توفكجيان والجانب العالي الأمير سليمان جورجي الجراكسة المنولية لأقليم البحيرة سنة تاريخه وللسبع بلوكات بها على يد فخر الأغادات محمد بن سليمان أضا جمليان من أتباع صاحب السعادة والدولة دامت سعادتته مؤرخ بناسع عشر شهر شوال سنة تاريخه من مضمونه المنيف أن اجتمع بالديوان العالي بمصر المحروسة جمهور من الأمرو الأغاوات والسبع بلوكيات والكتخداوية والاختيارية وحصل منهم مجلس شورى وانقل ورباط وهو امر جنيل وقيل جميل ، وأن يكتب بذلك حجة بالدرك على شباك المجاورة لبحر النيل المبارك لحفظ المراكب المارة به ذهباً وإيسار ليلاً ونهاراً متضامنين متكافلين بحضور المنتزعين والشايدن ومشايخ البلاد التي بجانب بحر النيل بالبحيرة والمنوفية لأجل منع الاتساق العريان المفسدين وغيرهم الذين يضربون المراكب ليلاً ونهاراً متضامنين متكافلين ، ومتى حصل منهم قتل وقتل منهم أحد لا يخرج من التواحي لياب الكشوفية لا بغيه ولا شكوى ولا تصويله ولا مقلمة ولا ركه إلى نحر المشسروح وقول يزيد القبول والامتنال وتقيد حضرة مير الثوا على بك المشار

إليه أعلاه وإرسل أحضر الملتزمين والشايعين وأقام مقام ومشايخ البيان
التي بجانب بحر النيل من جانب البحيرة بحضرة المحترم المكرم الحاج
شمس الدين ابن الحاج علي شيخ ناحية الجبيلة والجناب العالي الأمير
عمر قائم مقام الحماة ومشايخها منهم الحاج عبد رب النبي ومحمد ريشه
ومن ناحية محله الأمير الجناب العالي الأمير عمر قائم مقام بها والحاج
شحاته وأحمد وإبراهيم مقلدون ناحية وعسى الأمير يوسف قسايم مقام
وحضر نكرى شيخ الناحية ومن ناحية الغينة الأمير يوسف قسايم مقام
والحاج تاج الدين شيخ الناحية ومن ناحية قزاره الحاج بدر والحاج
حسن راجح شيخا الناحية ومن ناحية مينة السيد أحمد خليفة والحاج
عبد الله غاتم شيخا الناحية ومن ناحية العطف الحاج نوبى ابن ذنوب
والحاج موسى ابن الحاج سلام ومن ناحية سبنادة الحاج خطاب ابن
يونس والحاج علي زيدان ومن ناحية شيتويه الحاج خلفه الشطي
والحاج سالم عبد شيخا الناحية ومن ناحية سفرط وناحية مارية
وناحية شربله الحاج خلفه بن محمد البسوي والحاج شرف الدين
اللمباطي ، ومن ناحية الرحمانية الأمير محمد قائم مقام والحاج عمر
ناصر والحاج بركات بن عبد الجليل والحاج حسن مشايخ الناحية ومن
ناحية مرفص الحاج حسن جنبى ملتزم الناحية والحاج يوسف ابن نصير
الغريوى ، ومن ناحية منية بيلامه الأمير حسنى وشريكه الأمير على
الملتزمين بها ومشايخها عيسى برسوم وواصل ومحمد عيسى ومن
ناحية أم حكيم يوسف قصاه وعبد الله بن اسماعيل ومن ناحية محلة بشر
الجناب العالي الأمير عبد الرحمن أبا ملتزم الناحية والحاج نفيان ابن
حجازي ومن ناحية شيدايوش الإبراهيمية مقام ومنصور شيخ الناحية
ومن ناحية كفر خضير الحاج يوسف طه والحاج محمد روى ومن ناحية
كفر مجاهد وكفر العيص وشانور الجناب العالي الأمير سليمان قائم مقام
الناوحي وناصر العرفى وشرف الدين والحاج على الخلقى ومن ناحية
عقلام أحمد شويل ومحمد نهاع ومن ناحية تمشلى على إبراهيم ومن
ناحية الطرية الكبرى الحاج صفر إبراهيم والحاج عيسى ابن عبد
العرف المجنوم وبدر ابن يونس العاصري ومن ناحية ابو تشيلة أحمد
بن شحاته الغريوى ومن ناحية ورلان الأمير إبراهيم قائم مقام الناحية

والمحترم الحاج عبدالله بن سعد ومخوف بن حرب وخلف الله ابن
 ابراهيم وسليمان سلام مشايخ الناحية والجميع المستقر من والنسابة
 ومشايخ البلاد التي بالجابب الغرى بولاية البحيرة بساحل بحر النيل
 واشهد ما على انفسهم ارباب الدرك المعين اسماءهم اعلاه والملتزمين
 وقيام مقام الضمان بالنواحي المذكورة كل ناحية على حد اراضيها يكون
 عليها القيام بحفظها وحراستها بالليل والنهار وأن سارت مسجوبة بالبيان
 بجانب الناحية أو على حد اراضيها وحضروا لها جماعة الاشياء
 المفسدين خيلا ومشاها وثاروا اركابها الصباح ولم يمنعوا عنهم وصاع ما
 في المركب كان عليهم القيام بتفسير ما تأخذوه جماعة المصومين
 بالمفسدين بالما ما بلغ من كل ناحية يحدد وحريها وليس على النواحي
 المذكورة درك المركب التي تدير في وسط البحر وحضر لهم جماعة
 الاشياء المفسدين لئلا أو نهرا فلا درك عليهم ولا ضمان في ذلك الا على
 المركب التي بجانب البر ركده أو ماشيه أو ياقية تحت بند من البلاد فان
 ذلك في دركهم وفي عهدتهم حسبما شهدوا على انفسهم وافسروا به
 الاشهاد والافرار الشرعين وفر حصرة ميراثوا على بك المشار إليه
 اعلاه لا معارضة له قبل البلاد المذكورة بسبب كل ما قيل عين الاشياء
 وعن المركب بدفنه ولا ركبة ولا غير ذلك من الحوادث صلا بما برز به
 أمر صاحب النولة حكم ما هو مشروح به وانطلقوا مشايخ النواحي عسى
 أن يكون تحت كل بلد من البلاد المذكورة مركب حاضرة لأجل معاونتهم
 على دفع المفسدين وليس عليهم عادة تجاويش الرسائل وجاويش البحر
 وهم متكافلون في الدرك المذكور حسبما أقروا بذلك كذلك وثبت الاشهاد
 عليهم على كل ما نص وشرح اعلاه لدى مولانا أفندي المشار إليه اعلاه
 ثبوتاً شرعياً وحكم بموجبه الحكم الشرعي تحريراً في ثامن شهر القعدة
 الحرام سنة مائة وألف .

٢ - مصدر الوثيقة ٠ - محكمة البحيرة الشرعية سجل رقم ٢٩ لسنة ١١٠٦ هـ وثيقة رقم ١٣٩ .

٣ - ما يستفاد من النص

- التراجع الأمنى وغياب الدور الفاعل لولاية البحر فسي تقلد ظروف الصراع على النفوذ في القاهرة .
- تفاقم مشكلة الأمن في فرع رشيد بطوليه من المتوالية إلى البحيرة بشكل استدعى اجتماعا حاشدا في الديوان العالي لتدبر الأمر .
- أو كل أمر حماية المراكب إلى أهالي القرى الواقعة على ضفتي النهر نظير بعض الإغفاءات غير الكافية كحافز ومشجع وذلك مع إلغاء شققة كبيرة على أهالي القرى بإلزامهم بحراسة المراكب وتعويض ما سرق بالفا ما بلغ .
- عناصر الإدارة والمسئولية في القرى تتمثل في المنتزعين أو من ينوب عنهم من قيام المقامات ومشايخ البلد .
- حدود القرى والتعارف عليها بشكل يجعلها أمرا مستقلا .

فهرست المصادر والمراجع

أولاً . المصادر الوثائقية

اعتمد هذا البحث بصفة أساسية على المادة الوثائقية التي حوتها سجلات المحاكم الشرعية لعدد من المحاكم الشرعية في القاهرة وفي الأقاليم والتي حوتها دار الوثائق القومية بالقاهرة والشهر العقاري بدمهور وغير ذلك ، على امتداد لفترة البحث وبداية من منتصف القرن السادس عشر الميلادي تقريباً وفيما يلي نرصد المحاكم التي رجع البحث إلى سجلاتها على اختلاف أرقام وتواريخ تلك السجلات على النحو التالي :

- ١- محكمة مصر القديمة الشرعية .
- ٢- محكمة بولاق الشرعية :
- ٣- سجلات الديوان العالي .
- ٤- سجلات محكمة الباب العالي .
- ٥- سجلات محكمة القسمة العسكرية .
- ٦- سجلات محكمة نمياط الشرعية .
- ٧- سجلات محكمة الشفعية الشرعية .
- ٨- سجلات محكمة المحلة الكبرى الشرعية .
- ٩- سجلات محكمة البهيرة الشرعية .
- ١٠- سجلات محكمة رشيد الشرعية بدمهور .
- ١١- سجلات محكمة منفلوط الشرعية .
- ١٢- سجلات محكمة اسنا الشرعية .
- ١٣- سجلات ديوان الروزنامة وقد رجعنا منها إلى بعض سجلات أصول مال أسكلها ومقاطعات تابع قلم شهر (لسنوات مختلفة ، وسجلات) نفتر بسط وتطبيق واردات ومصاريق خزينة عامرة مهروسة مصر حوت من الأوقات والإصر) وذلك لبعض سنوات فترة البحث .
- ١٤- أرشيف الجملة الفرنسية

**E.poussielgue ARECHIVE DE LA QUERRE)
: Armee d,oriental B-6-8 Administration
financier d, Egypte .**

(دفتر يتضمن علم محصول بندر رشيد عن واردات المعاشيات من مصر
المحروسة ووارد النقاير من اسكندرية ووارد بحر الشرق وحاشة الأرز
الأبيض وطيرة - ابتداء من شهر ربيع أول سنة ١٢١٣هـ لغاية شهر
ربيع الآخر سنة ١٢١٤ هـ)

ثانياً المصادر المخطوطة والمنشورة

- (١) أبو العباس أحمد بن علي الفلشندي :
- صبح الأعشى في صناعة الإنشا - الناشر - المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٦٣ م .
- (٢) أبو سائم سيد بن عبد الله العباسي
- ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العباسية - الجزء الأول - طبع حجر فاس سنة ١٨٩٨ م
- (٣) أبو القاسم محمود بن عمر الزمخشري
- أساس البلاغة - دار التنوير العربي - بيروت - الطبعة الرابعة سنة ١٩٨٤ م .
- (٤) أحمد بن زنبيل الرمال
- آخرة المعاليك - ولعمة السلطان الغوري مع سليم العثماني - تحقيق عبد المنعم هاجر .
- (٥) أحمد الدهرداش كنفخدا عزيان :
- الشرة المصانة في أخبار الكدانة - تحقيق د. دانييل كريستلوس - د. عبد الوهاب بكر - دار الزهراء للنشر - القاهرة سنة ١٩٩٢ م .
- (٦) أحمد شلبي بن عبد الغني :-
- أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشاات - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر الخاتجي القاهرة سنة ١٩٩٢ م .

(٧) استيف :

- النظام المالي والإداري في مصر العثمانية - الجزء الخامس من كتاب وصف مصر - ترجمة زهير الشايب - الطبعة الأولى - الخانجي القاهرة سنة ١٩٧٩ م .

(٨) تقي الدين أحمد بن علي المقرئ :

- المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار - طبعة دار صادر بيروت .

(٩) هيرار :-

- الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - ترجمة زهير الشايب - وصف مصر - الجزء الرابع الطبعة الأولى - الخانجي - القاهرة ١٩٧٨ م .

(١٠) هويسر :-

- وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل - ترجمة ايمن فؤاد سيد - الطبعة الأولى - وصف مصر - الخانجي القاهرة ١٩٨٨ م .

(١١) حسين أفندي الروزنامجي :-

- ترتيب النبر المصرية في عهد الدولة العثمانية - نشر وتحقيق د محمد شفيق خريال - مجلة كنية الآداب بالجامعة المصرية - المجلد الرابع - الجزء الأول سنة ١٩٣٦ م .

(١٢) عبد الرحمن بن حسن الجبرتي :

- تاريخ عجائب الآثار في التراجم والأخبار - دار الجليل بيروت .

(١٣) قانون نافذة مصر (الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم

- مصر) ترجمه وقدم وعلق عليه د. أحمد فؤاد متولي - الناشر - الأنجلو سنة ١٩٨٦ م .

(١٤) نظام ناجة مصر (لأحمد باشا الجزار عن كيفية إعادة مصر إلى سلطة الدولة العثمانية عام ١٧٨٥م .

- شرح وتعليق د. عبد الوهاب بكر ضمن كتابه (الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر) - الطبعة الأولى - دار المعارف القاهرة سنة ١٩٨٢م .

(١٥) محمد بن إياس الصنفي :

- بدائع الزهور في وقائع الدهور - الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة سنة ١٩٨٤م .

(١٦) مصطفى بن الحاج إبراهيم تاجي الخرسوم حسن أفغا عربان دمرdash القبناي :-

- مجموع لطيف يشتمل على وقائع مصر القاهرة من ١١٠٠ إلى آخر تاريخ المجموع سنة ١١٥٢ - المكتبة الوطنية بفيينا - رقم

. cod - Arab - 931 - His - 38 .

(١٧) يوسف الحندي الخواني الشهير بابن الوكيل

- تحفة الأحياء فيمن ملك مصر من الملوك والتواب - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر دار الكتاب الجامعي القاهرة سنة ١٩٩٨م .

ثالثاً المراجع المنشورة باللغة العربية

- (١) د أحمد السعيد سليمان : تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من التخييل - القاهرة دار المعارف سنة ١٩٧٩ م .
- (٢) (في شير : - كتاب الألفاظ الفارسية المعربة - الناشر دار العرب للبيئتي - القاهرة سنة ١٩٨٨ - الطبعة الثانية .
- (٣) إدوارد وليم لين :- المصريون المحدثون - شمائلهم وعاداتهم - في القرن التاسع عشر - نقله إلى العربية - علي طاهر نور - الناشر الهيئة المصرية العامة لصور الثقافة القاهرة سنة ١٩٩٨ م .
- (٤) د أحمد مختار العبادي :- البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك - بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية - الذي وضع فصوله نخبة من أساتذة جامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية المصرية ونشرته جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٥) د البيومي إسماعيل الشربيني :- النظم المالية في مصر والشمم زمن سلاطين المماليك - سلسلة تاريخ المصريين - العدد رقم ١١٨ - الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة سنة ١٩٩٨ م .
- (٦) د فاينال كريستولوس :- جذور مصر الحديثة - ترجمة وتعليق د. عبد الوهاب بكر - مكتبة نهضة الشرق - القاهرة سنة ١٩٨٥ م .
- (٧) د فريش النخيلي :- السفن الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٨) د سيد همد العريز سالم :- البحرية المصرية في العصر الفاطمي - بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .

(٩) د سيد محمد السيد : - مصر في العصر العثماني فسي القرون
المسبعة عشر - الناشر مديوني القاهرة سنة ١٩٩٧ م.

(١٠) هفتي ربيع : - المراكب في مصر القديمة - الهيئة المصرية
العلمة للكتاب سنة ١٩٩٢ م .

(١١) د صلاح هريدي :- دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر
- آداب بمتهور سنة ١٩٩٩ م .

(١٢) د عبد الحميد حامد سليمان :

- المواني المصرية في العصر العثماني - نظمها المالية والإدارية
والاقتصادية - سلسلة تاريخ المصريين عدد ٨٩ - الهيئة المصرية
العلمة للكتاب سنة ١٩٩٤ م .

- الحمايات والمغارم في مصر في العصر العثماني - بحث منشور في
المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية العدد السابع عشر
والثامن عشر - منشورات مؤسسة التميمي - تونس سنة ١٩٩٨ م.

- عربان الحماية والمماليك القاسمية - نموذج تفسيري للعلاقة بين
القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ الميلادي
- مجلة كلية الآداب - جامعة القاهرة - المجلد ١٥٥ العدد الثاني
ابريل ١٩٩٥ م .

- نظم إدارة الأمن في العصر العثماني - أبحاث ندوة تاريخ مصر
الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني من سنة ١٥١٧م إلى
١٧٩٨ م - مركز النشر لجامعة القاهرة سنة ١٩٩٢ - عدد خاص.

- مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني - أبحاث الندوة
الدولية عن علاقات مصر والجزيرة العربية - منشور في مجلة ندوة

التاريخ الإسلامي - كلية دار العلوم - جامعة القاهرة سنة ١٩٩٥ م

(١٣) د عبد الرحمن زكي :- خطط القاهرة في أيام الجبرتي -
أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي - الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة
١٩٧٦ م .

(١٤) د عبد الرحمن فهمي - النفوذ المتداوله أيام الجبرتي -
أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي - هيئة الكتاب سنة ١٩٧٦ م .

(١٥) د عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الريف
المصري في القرن الثامن عشر - الناشر مدهولي سنة ١٩٨٦ .

(١٦) د عبد الوهاب بكر :- الدولة العثمانية في مصر في النصف
الثاني من القرن الثامن عشر - الطبعة الأولى - دار المعارف القاهرة
سنة ١٩٨٢ م .

(١٧) طيف مسعد العبد :- تاريخ مصر العثمانية من خلال
مخطوط الروضة الزهية في ذكر ولاية مصر والقاهرة المعزية لابن أبي
السرور البكري - دراسة وتحقيق - رسالة دكتوراه لم تنشر جامعة
الإسكندرية سنة ١٩٩٢ م .

(١٨) د عمر عبد العزيز عمر :- تاريخ المشرق العربي - دار
المعرفة الجامعية - الإسكندرية سنة ١٩٨٤ م .

(١٩) كلريستن فيبوز :- رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة
١٧٦١-١٧٦٧ - رحلة إلى مصر سنة ١٧٦١-١٧٦٢ - ترجمة
مصطفى ماهر - الطبعة الأولى القاهرة ١٩٧٧ .

- (٢٠) **د ليلى عبد اللطيف** : - الإدارة في مصر في العصر العثماني حتى وائل القرن التاسع عشر - رسالة ماجستير لم تنشر - آداب الزقازيق سنة ١٩٩٤ م .
- (٢١) **د محمد صبري يوسف** : - دور المتصوفة في تاريخ مصر في العصر العثماني - الناشر دار التقوى - بنيس سنة ١٩٩٤ م .
- (٢٢) **محمد علي الأنسي** : - الدرر في اللامعات في منتخبات اللغات .
- (٢٣) **محمد وهزي** : - القاموس الجغرافي للبلاد المصرية - القاهرة - مطبعة دار الكاتب سنة ١٩٦٣ م .
- (٢٤) **محمد هادي الخولي** : - نهر النيل في المكتبة العربية - دار نشر الادب القومية للطباعة والنشر - القاهرة سنة ١٩٦٦ م .
- (٢٥) **د نجيب ميخائيل** : - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٢٦) **هبلين آن ريفلين** : - الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر - ترجمة الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصطفى الحسيني - الطبعة الأولى - دار المعارف - القاهرة ١٩٦٨ .

رابعاً المراجع المنشورة باللغات الأجنبية

- 1-Andre Raymond .- Artisanset Au commercants
Au caire au xviii siecle (Damas-1974
- 2-James -W Red house - Turkish and English
lexicon -istanbul -1978 new edition
- 3 - Nelly Hanna . An urban History of Buloq inthe
Mamluk and ottoman periods le caire 1983
- 4-Richard pococke A-Description of the East and
some other cauntries VOL.I "the first
observations on Egypt London 1743
- 5-SHAW The financial administratioorganization
development of ottoman Egypt
1798 - 1517 (Princeton 1962)
- 6 -SAVARY . letters on Egypt Translated from
the French - second edition - London
- 7-Terence walz - Trade between Egypt and bilad
al sudan le caire institute Francais
D archeologie arientale 1978 -
- 8- Vansleb .- The present state of Egypt or Anew
relation of Alate voyage into that kingdom
performed in the years 1672-and 1673 - London
1678.

صدر في هذه السلسلة

- ١- مصطفى كامل في محكمة التاريخ،
د . عبد العظيم رمضان، ط ١، ١٩٨٧، ط ٢، ١٩٩٤ .
- ٢- علي ماهر،
رشوان محمد جانب الله، ١٩٨٧ .
- ٣- ثورة يوتاهو والطبقة العاملة،
عبد السلام عبد العظيم حارس، ١٩٨٧ .
- ٤- التيارات الفكرية في مصر المعاصرة،
د . محمد تسان جلال، ١٩٨٧ .
- ٥- غارات أوروبا على الشواطيء المصرية في العصور الوسطى،
عليه عبد السميع الحنوزي، ١٩٨٧ .
- ٦- هزلاهم الرجال من مصر جد ١،
اسمى قسطنطين، ١٩٨٧ .
- ٧- صلاح الدين الأيوبي،
د . عبد العظيم ماجد، ١٩٨٧ .
- ٨- رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية،
د . علي بركات، ١٩٨٧ .
- ٩- صلحات مطلوبة من تاريخ الزعم مصطفى كامل،
د . محمد أنيس، ١٩٨٧ .

- ١٠ - توفيق دياب، ملحة الصحافة الحزبية،
محمود فوزى، ١٩٨٧.
- ١١ - مائة شخصية مصرية وشخصية،
شكري لقمانى، ١٩٨٧.
- ١٢ - هدى شعراوى وعصر التنوير،
د. نبيل راجب، ١٩٨٨.
- ١٣ - أكتوبية الاستعمار المصرى للسودان: رؤية تاريخية،
د. عبدالعظيم رمضان، ط ١، ١٩٨٨، ط ٢، ١٩٩٤.
- ١٤ - مصر فى عصر الولاة، من الفتح العربى إلى قيام الدولة
الطواولبة،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٨.
- ١٥ - المبتشرون والتاريخ الإسلامى،
د. على حسنى الخربوطلى، ١٩٨٨.
- ١٦ - فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعى فى مصر: دراسة
عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢-١٩٥٢)،
د. على أحمد شاوى، ١٩٨٨.
- ١٧ - القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى،
د. محمد نور فرحات، ١٩٨٨.
- ١٨ - الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية،
د. على السيد محمود، ١٩٨٨.
- ١٩ - مصر القديمة وقصة توحيد القطرين،
د. أحمد محمود صابون، ١٩٨٨.

- ٢٠ - راسات في وثائق ثورة ١٩١٩: المراسلات السرية بين سعد
 * زشلول وعبد الرحمن فهمي،
 د. محمد أنيس، ط٢، ١٩٨٨.
- ٢١ - التصوف في مصر إبان العصر العثماني ج١،
 د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.
- ٢٢ - نظرات في تاريخ مصر،
 جمال بدوي، ١٩٨٨.
- ٢٣ - التصوف في مصر إبان العصر العثماني ج٢، [إمام التصوف في
 مصر: الشعراي،
 د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.
- ٢٤ - الصحافة الولدية والقضايا الوطنية (١٩١٩-١٩٣٦)،
 د. نجوى كامل، ١٩٨٩.
- ٢٥ - المجتمع الإسلامي والقرب،
 تأليف: هامتون جب وهارولد بروين،
 ترجمة: د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩.
- ٢٦ - تاريخ الفكر القريب في مصر الحديثة،
 د. سعيد إسماعيل علي، ١٩٨٩.
- ٢٧ - فتح العرب لمصر ج١،
 تأليف: ألفريد ج. بئر، ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٨ - فتح العرب لمصر ج٢،
 تأليف: ألفريد ج. بئر، ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٩ - مصر في عهد الإخشيديين،
 د. سودة إسماعيل كاشف، ١٩٨٩.

- ٣٠- الموقفون في مصر في عهد محمد علي،
د . حنى أحمد شلبى، ١٩٨٠.
- ٣١- خمسون شخصية مصرية وشخصية،
شكرى القاسى، ١٩٨٩.
- ٣٢- هؤلاء الرجال من مصر ج ٢،
امى السليمى، ١٩٨٩.
- ٣٣- مصر وقضايا الجنوب الافريقى: نظرة على الأوضاع الراهنة
ورؤية مستقبلية،
د . خالد محمود كرمى، ١٩٨٩.
- ٣٤- تاريخ العلاقات المصرية المغربية، منذ مطلع العصور الحديثة
حتى عام ١٩١٢،
د . يونان اييب رزق، محمد مزين، ١٩٩٠.
- ٣٥- أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة،
عبدالمعتمد ترفيق زكى، ١٩٩٠.
- ٣٦- المجتمع الإسلامى والغرب ج ٢،
تأليف : هاشم بن بونين، ترجمة : د. أحمد عبدالرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
- ٣٧- الشيخ على يوسف وجريدة المزيد: تاريخ الحركة الوطنية في
ربع قرن،
تأليف : د . سليمان صالح، ١٩٩٠.
- ٣٨- فصول من تاريخ مصر الاقتصادى والاجتماعى في العصر العثمانى،
د . عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم، ١٩٩٠.
- ٣٩- قصة احتلال محمد على لليونان (١٨٢٤-١٨٢٧)،
د. جميل حبيد، ١٩٩٠.

- ٤٠- الأسلحة الفاسدة ودورها في حرب فلسطين ١٩٤٨ ،
د . عبدالمعز القسبي، ١٩٩٠ .
- ٤١- محمد فريد: المواقف والمأساة، رؤية عصرية،
د . رقت السعيد، ١٩٩١ .
- ٤٢- تكوين مصر عبر العصور،
محمد شفيق غريال، ط٢، ١٩٩٠ .
- ٤٣- رحلة في عقول مصرية،
إبراهيم عبد العزيز، ١٩٩٠ .
- ٤٤- الأوثان والحياة الاقتصادية في مصر، في العصر العثماني،
د . محمد عفيفي، ١٩٩١ .
- ٤٥- الحروب الصليبية ج١ ،
تأليف : ولیم السوری، ترجمة وتقديم: د . حسن حبشي، ١٩٩١ .
- ٤٦- تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية (١٩٣٩ : ١٩٥٧) ،
ترجمة: د . عبدالقوي أحمد صبر، ١٩٩١ .
- ٤٧- تاريخ القضاء المصري الحديث،
د . لطيفة محمد سالم، ١٩٩١ .
- ٤٨- الفلاح المصري بين العصر القبطي والعصر الإسلامي،
د . زينة صلاء، ١٩٩١ .
- ٤٩- العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨-١٩٧٩) ،
د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٢ .
- ٥٠- الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦-١٩٥٤) ،
د . سهير سكندر، ١٩٩٣ .

- ٥١- تاريخ المدارس في مصر الإسلامية ،
(أبحاث قندوة التي أقامتها لجنة للتاريخ والآثار بالسجل الأعلى للثقافة ، في
إبريل ١٩٩١) ،
أعدتها للنشر : د . عبد العظيم رمضان ، ١٩٩٢ .
- ٥٢- مصر في كتابات الرحالة والتفاصيل الفرنسيين في القرن الثامن عشر ،
د . إلهام محمد علي نعتي ، ١٩٩٢ .
- ٥٣- أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة ،
د . محمد كمال كنين عز الدين علي ، ١٩٩٢ .
- ٥٤- الأقباط في مصر في العصر العثماني ،
د . محمد عفيفي ، ١٩٩٢ .
- ٥٥- الحروب الصليبية ج٧ ،
تأليف : وليم الصوري ترجمة وتعليق : د . حسن حبشي ، ١٩٩٢ .
- ٥٦- المجتمع الريفي في عصر محمد علي : دراسة عن إقليم المنوفية ،
د . حلمي أحمد شابي ، ١٩٩٢ .
- ٥٧- مصر الإسلامية وأهل الذمة ،
د . مينة إسماعيل كاشف ، ١٩٩٢ .
- ٥٨- أحمد حلمي مجيب الحرية والصحافة ،
د . إبراهيم عبد الله لستمي ، ١٩٩٣ .
- ٥٩- الرأسمالية الصناعية في مصر ، من التمهيد إلى التأميم
(١٩٥٧-١٩٦٦) ،
د . عبد السلام عبدالمجيد عامر ، ١٩٩٣ .
- ٦٠- المعاصرون من رواد الموسيقى العربية ،
عبد الحميد توفيق زكي ، ١٩٩٣ .

- ٦١- تاريخ الاسكندرية في العصر الحديث،
د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٢- هؤلاء الرجال من مصر ج٣،
لمى السليبي، ١٩٩٣ .
- ٦٣- موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية،
تأليف: د. سيدة إسماعيل كاشف، جمال الدين سرور، وسعيد عبدالفتاح
عاشور، أهدا للنشر: د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٤- مصر وحقوق الإنسان، بين الحقيقة والإفتراد: دراسة وثائقية،
د . محمد نعمان جلال، ١٩٩٣ .
- ٦٥- مواقف الصحافة المصرية من الصهيونية (١٨٩٧-١٩١٧)،
د . سهام نصار، ١٩٩٣ .
- ٦٦- المرأة في مصر في العصر الفاطمي،
د . نريمان عبد الكريم أحمد، ١٩٩٣ .
- ٦٧- معاهي السلام العربية الإسرائيلية: الأصول التاريخية،
(أبحاث للندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة،
بالاشتراك مع قسم التاريخ بكلية لبلات جامعة عين شمس، في إبريل
١٩٩٣)، أهدا للنشر: د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٨- الحروب الصليبية ج٣،
تأليف : ولیم الصوری
ترجمة وتعليق: د . حسن حبشي، ١٩٩٣ .
- ٦٩- نبوية موسى و دورها في الحياة المصرية (١٨٨٦-١٩٥١)،
د . محمد أبو الإسعاد، ١٩٩٤ .

٧٠- أهل النعمة في الإسلام،

تأليف : أ. ح. تروتون

ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي، ط ٢، ١٩٩٤.

٧١- مذكرات اللورد كليرن (١٩٣٤-١٩٤٦) ،

إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة : د. عبد الرؤوف أحمد صبر، ١٩٩٤.

٧٢- رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية لمصر في العصر الفاطمي

(٣٥٨، ٥٦٧هـ) ،

د. أمينة أحمد إمام ، ١٩٩٤.

٧٣- تاريخ جامعة القاهرة،

د. رؤوف عباس حلمي، ١٩٩٤.

٧٤- تاريخ الطب والصيدلة المصرية، ج- ١، في العصر الفروني،

د. سمير يحيى الجمال، ١٩٩٤.

٧٥- أهل النعمة في مصر، في العصر الفاطمي الأول،

د. سلام شافعي محمود، ١٩٩٥.

٧٦- دور التعليم المصري في النضال الوطني (من الاحتلال

البريطاني) ،

د. سعد إسماعيل علي، ١٩٩٥.

٧٧- الحروب الصليبية ج- ٤،

تأليف : رانيم ليموري، ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي، ١٩٩٤.

٧٨- تاريخ الصحافة السكندرية (١٨٧٣-١٨٩٩) ،

تسليمت أحمد عثمان، ١٩٩٥.

٧٩- تاريخ الطرق الصوفية في مصر، في القرن التاسع عشر،

تأليف : فريد دي يوتيج، ترجمة : عبد السميد فهمي الجمال، ١٩٩٥.

- ٨٠ - فتاة السويس والتمرد الاستعماري الأوربي (١٨٨٢-١٩٠٤)،
د. شمس الدين جلال، ١٩٩٥.
- ٨١ - تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر،
د. رمزي ميخائيل، ١٩٩٥.
- ٨٢ - مصر في فجر الإسلام، من الفتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ط ٢، ١٩٩٤.
- ٨٣ - مذكراتي في نصف قرن ج ١،
أحمد شوقي باشا، ط ٢، ١٩٩٤.
- ٨٤ - مذكراتي في نصف قرن ج ٢ - القسم الأول،
أحمد شوقي باشا، ط ٢، ١٩٩٥.
- ٨٥ - تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ - ١٩٥٢)،
د. حلمي أحمد شفيق، ١٩٩٥.
- ٨٦ - تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠ - ١٩١٤)،
د. أحمد الشربيني، ١٩٩٥.
- ٨٧ - مذكرات اللورد كلون، ج ٢، (١٩٣٤ - ١٩٤٦)،
إعداد: تريفور ليفانز، ترجمة وتحقيق: د. عبد الرؤوف أحمد عمر، ١٩٩٥.
- ٨٨ - التذوق الموسيقي وتاريخ الموسيقى المصرية،
عبد الحميد توفيق زكي، ١٩٩٥.
- ٨٩ - تاريخ السموات المصرية في العصر العثماني،
د. عبد الحميد حامد سليمان، ١٩٩٥.

- ٩٠ - معاملة غير المسلمين في الدولة الإسلامية،
د. نريمان عبدالكريم أحمد، ١٩٩٦.
- ٩١ - تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط،
تأليف: بيتر مانسفيلد، ترجمة: عبدالحميد فهمي جمال، ١٩٩٦.
- ٩٢ - الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ - ١٩٣٦)،
ج١، ٢، د. تجوى كامل، ١٩٩٦.
- ٩٣ - قضايا عربية في البرلمان المصري (١٩٢٤ - ١٩٥٨)،
د. نزيه بيومي عبدالله، ١٩٩٦.
- ٩٤ - الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ - ١٩٥٤)،
د. مهدي إسكندر، ١٩٩٦.
- ٩٥ - مصر وأفريقيا الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة
(أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة
بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة
القاهرة)،
إعداد أ. د. عبد العظيم رمضان
- عبدالناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ - ١٩٧٠)،
تأليف: ماركولم كير، ترجمة د. عبدالقويوم أحمد صرور.
- ٩٧ - انعريان وورهم في المجتمع المصري في النصف الأول من
القرن التاسع عشر،
د. إيمان محمد عبد المنعم عامر.
- ٩٨ - هيكل والسياسة الأسبوعية،
د. محمد سيد محمد.

٩٩ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليوناني -

الروماني) ج ٢ ،

د. سمير يحيى الجمال

١٠٠ - موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر القديمة ،

أ.د. عبد العزيز صالح، أ.د. جمال مختار، أ.د. محمد

إبراهيم بكر، أ.د. إبراهيم نصحي،

أ.د. فاروق قناضي ، أعدها للنشر: أ.د. عبدالعليم رمضان

١٠١ - ثورة يوليو والحقيقة الغائبة ،

القواء/ مصطفى عبدالمجيد نصر ، القواء/ عبدالمجيد كفاي،

القواء/ سعد عبدالعظيم، السفر/ جمال منصور

١٠٢ - المظلم جريدة الاحتلال البريطاني في مصر ١٨٨٩ -

١٩٥٢

د. تيسير أبو حرجة

١٠٣ - رؤية الجبرتي لبعض قضايا عصره

د. علي بركات

١٠٤ - تاريخ العمال الزراعيين في مصر (١٩١٤ - ١٩٥٢)

د. فاطمة علم الدين عبد الواحد

١٠٥ - السلطة السياسية في مصر وقضية الديمقراطية ١٨٠٥ -

١٩٨٧ .

د. أحمد فارس عبدالمنعم

١٠٦ - الشيخ علي يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية

في ربع قرن .

د. سليمان صالح

- ١٠٧ - الأصولية الإسلامية.
تأليف: دليوب هيررو: ترجمة: عبد الحميد فهمي الجمال.
- ١٠٨ - مصر للمصريين ج ٤.
سليم النعاش
- ١٠٩ - مصر للمصريين ج ٥.
سليم النعاش
- ١١٠ - مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) ج ١.
د. البيومي إسماعيل الشربيني.
- ١١١ - مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك) ج ٢.
د. البيومي إسماعيل الشربيني.
- ١١٢ - إسماعيل باشا صدقي
د. محمد محمد الجوادى.
- ١١٣ - الزبير باشا ودوره في السودان (في عصر الحكم المصري)
د. عز الدين إسماعيل.
- ١١٤ - دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي
تأليف أحمد رشدي صالح
- ١١٥ - مذكراتي في نصف قرن ج ٢.
أحمد شفيق باشا.
- ١١٦ - أديب اسحق (عاشق الحرية)
علاء الدين وحيد
- ١١٧ - تاريخ القضاء في مصر العثمانية
عبد الرزاق إيرلريم عيسى (١٥١٧ - ١٧٩٨)

- ١١٨ - النظم المالية في مصر والشام
د. إليومى سماعيل الشربيني
- ١١٩ - الثقافات في مصر الرومانية
حسين محمد أحمد يوسف
- ١٢٠ - يوميات من التاريخ المصرى الحديث
لويس جرجس
- ١٢١ - الجلاء ووحدة وادى النيل (١٩٤٥ - ١٩٥٤)
د. محمد عبد الحميد الحلى
- ١٢٢ - مصر للمصريين ج٦
سليم خليل النعاش
- ١٢٣ - السيد أحمد البدوى
د. سعيد عبد النجاش عاشر
- ١٢٤ - العلاقات المصرية الباكستانية فى نصف قرن
د. محمد تسان جلال
- ١٢٥ - مصر للمصريين ج٧
سليم خليل النعاش
- ١٢٦ - مصر للمصريين ج٨
سليم خليل النعاش
- ١٢٧ - مقلعات الوحدة المصرية السورية (١٩٤٣ - ١٩٥٨)،
إبراهيم محمد محمد إبراهيم -
- ١٢٨ - معارك صحفية،
يقيم / جمال بدوى.

١٢٩ - الدين العام (وآثره في تطور الاقتصاد المصري)
(١٨٧٦-١٩٤٣).

د. يحيى محمد محمود

١٣٠ - تاريخ نقابات الفنانين في مصر (١٩٨٧-١٩٩٧).
سمير فريد.

١٣١ - الولايات المتحدة وثورة يوليو ١٩٥٢ م.
ترجمة/ د. هبةزمرى أحمد عمر.

١٣٢ - دار المندوب السامي في مصر جـ ١. د. ماجدة محمد حمود.

١٣٣ - دار المندوب السامي في مصر جـ ٢. د. ماجدة محمد حمود.

١٣٤ - الحملة الفرنسية على مصر في ضوء مخطوط عثمانى
للدانديلي.

بقلم/ عزت حسن الدانديلي

ترجمة/ جمال سعيد عبد اللهي.

١٣٥ - اليهود في مصر المملوكية
(في ضوء وثائق الجنيزة).

(٦٤٨ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م) د. محامن محمد الوفاة

١٣٦ - أوراق يوسف صديق

تقديم/ أ. د. عبد العظيم ومحمّد

١٣٧ - تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي
د. محمد عبد اللهي الأشر

١٣٨ - الإغتراب المسلمون وجذور التطرف الديني والإرهاب في مصر
السيد يوسف

- ١٣٩ - موسوعة الغذاء المصري في القرن العشرين
 بقلم محمد قابيل
- ١٤٠ - سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن
 التاسع عشر ١٢٢٦ - ١٢٦٥ هـ / ١٨١١ - ١٨٤٨ م.
- طارق عبد الحامى غنيم بيومى
- ١٤١ - وسائل الترفيه في عصر سلاطين المماليك.
 لطفي أحمد نصار
- ١٤٢ - مذكراتي في نصف قرن جـ٣
 أحمد شفيق باشا ط٢، ١٩٩٩ .
- ١٤٣ - دبلوماسية البطالة في القرنين الثاني والأول ق . م
 د. منيرة محمد الهمشري
- ١٤٤ - كشوف مصر الأفريقية في عهد الخديوى اسماعيل
 د. عبدالمعظم خلاف
- ١٤٥ - النظام الادارى والاقتصادى فى مصر فى عهد دقلديانوس
 (٢٨٤ - ٣٠٥ م)
- د. منيرة محمد الهمشري
- ١٤٦ - المرأة فى مصر المملوكية
 د. أحمد عبدالرازق
- ١٤٧ - حسن البنا متى . كيف .. ولماذا؟
 د. رفعت السيد
- ١٤٨ - القديس مرقس وتأسيس كنيسة الاسكندرية
 تأليف / د. سمير فوزى
 ترجمة / نسيم مجلى

١٤٩ - العلاقات المصرية الحجازية

في القرن الثامن عشر

حسام محمد عبد السطى

١٥٠ - تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها)

د. سمير يحيى جمال

١٥١ - جمال الدين الأفغانى والثورة الشاملة

السيد يوسف

١٥٢ - الطبقات الشعبية فى القاهرة المملوكية

(١٤٨٠ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م)

د. مهنى محمد الوقاد

١٥٣ - الحروب الصليبية (المقدمة السياسية)

د. عالية عبد السمیع الجنزورى

١٥٤ - هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية فى

العصور الوسطى

د. عالية عبد السمیع الجنزورى

١٥٥ - عصر محمد على ونهضة مصر فى القرن التاسع عشر

(١٨٠٥ - ١٨٨٣ م)

د. عبد الحميد البطريق

١٥٦ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية

الجزء الثالث

فى العصر الإسلامى

د. سمير يحيى جمال

١٥٧- تاريخ الطب والصيدلة المصرية

الجزء الرابع

في العصر الإسلامي والحديث

د. سمير يحيى الجمال

١٥٨- نائب السلطنة المملوكية في مصر

(١٦٤٨ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م)

د. محمد عبد الفتى الأشقر

١٥٩- حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢)

الجزء الأول

د. محمد فريد حشيش

١٦٠- حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢)

الجزء الثاني

د. محمد فريد حشيش

١٦١- السيف والنار في السودان

تأليف / سلاطين بلشا

١٦٢- السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦ - ١٩٥٣ م)

د. تمام همام تمام

١٦٣- مصر والحملة الفرنسية

مستشار/ محمد سعيد الشماوى

١٦٤- الخلود المصرية السودانية عبر التاريخ

(أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك

مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ٢٠٠٠ - ٢٠١٠

ديسمبر ١٩٩٧.

إعداد / د. عبدالعليم رمضان

١٦٥- التعليم والتغيير الاجتماعي في مصر

(في القرن التاسع عشر)

سامي سليمان محمد السهم

١٦٦- مذكرات معتقل سياسي (صفحة من تاريخ مصر)

السيد يوسف

١٦٧- الحركة العلمية والأدبية في القسطنطينية منذ الفتح العربي إلى

نهاية الدولة العثمانية

د. صفي على محمد عبدالله

١٦٨- مؤرخون مصريون من عصر المماليك

يسرى عبد الفتاح

١٦٩- مدن مصر الصناعية في العصر الإسلامي إلى نهاية عصر

الفاطميين (٢١ - ٥٦٧هـ / ٦٤٢ - ١١٧١م)

د. صفي على محمد عبدالله

١٧٠- القرية المصرية في عصر سلاطين المماليك

(٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م)

مجدى عبد الرشيد بحر

١٧١- تاريخ الجالية الأرمنية في مصر

قرن التاسع عشر

تأليف / محمد رفعت

١٧٢- تاريخ أهل الذمة في مصر الإسلامية

(من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي)

الجزء الأول

تأليف / فاطمة مصطفى عامر

١٧٣- تاريخ أهل الذمة في مصر الإسلامية

(من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي)

الجزء الثاني

تأليف / فاطمة مصطفى عامر

١٧٤- مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الرابع ق م

د. أحمد عبد الحليم دراز

١٧٥ - محمد توفيق نسيم باها ودوره في الحياة السياسية

عادل إبراهيم الطويل

١٧٦ - الملاحة النيلية في مصر العثمانية

١٥١٧ - ١٧٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان

فهرس المحتويات

الموضوع	الصفحة
تقديم	٥
مقدمة	٩
الفصل الأول - الأدوات والصناعة والتنظم	١٣
- تمهيد	١٥
- خامات الصناعة وحرفها	١٦
- رئيسا المراكب والدوتية	٢٩
- أنواع المراكب وتجهيزاتها	٣٦
- العوائق والموارد والعمادى	٥١
- نظم الملاحة وأساليبها	٥٥
الفصل الثانى : اقتصاديات الملاحة النيلية	٦١
- تمهيد	٦٣
- نظم الاستلعار	٦٤
- فئات المستثمرين	٧٣
- العوائد الاقتصادية للاستثمار الملاحي	٨٧
الفصل الثالث : الإدارة والرسوم والأعباء	٩٥
- تمهيد	٩٧
- عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة	٩٨
الرسوم والضرائب	١٠٩
- الأعباء	١٣٦

١٥٩ الفصل الرابع الوضعية الأمنية للملاحة النيلية
١٦١ - تهديد
١٦٢ - أمن الملاحة - نظمته وظروفه
١٧٩ - تقييم عام لأمن الملاحة النيلية
١٨٢ خاتمة
١٨٥ الملحق
٢٢٠ المصادر والمراجع
٢٣١ صدر من هذه السلسلة

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الإيداع بدار الكتب ١٦٧٧٨ / ٩٩

I . S . B . N 977 - 01 - 6057 - 3

هذا الكتاب عن «الملاحة النيلية في مصر العثمانية» الذي كتبه الدكتور عبد الحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسلة أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني». فهو على هذا النحو متخصص في هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادي المصري في العصر العثماني.

وقد تناول الكتاب موضوعات رئيسية، منها: الملاحة النيلية من ناحية الحرفة والصناعة، وأنواع المراكب، وتناول أيضاً اقتصاديات الملاحة النيلية، من ناحية نظم الاستثمار، وفئات المستثمرين.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة في النيل، وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التي ترسم صورة للحياة الملاحية في نهر النيل في مصر العثمانية.